



ЛЕНИНГРАДСКИЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ

Трамвайно-троллейбусное управление исполкома
Ленинградского Совета народных депутатов

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ

ПРОСПЕКТ

Новгород 1987

Составитель Я. Г. Годес

В проспекте использованы фотографии Ленинградского государственного архива кинофотофонодокументов, фотолаборатории Трамвайно-троллейбусного управления и личных коллекций.

Городской пассажирский транспорт Ленинграда ежегодно перевозит свыше трех миллиардов пассажиров.

Половина из них пользуется наземными электрическими средствами передвижения — трамваями и троллейбусами.

Ленинград справедливо называют самым трамвайным городом мира. Более чем на тысячу километров протянулись линии его 66 маршрутов, на которые из десяти парков ежедневно выходит 1.700 вагонов. Нигде нет столь мощной и развитой сети.

Под стать своему «старшему брату» и троллейбус. 49 его маршрутов, по которым курсирует около девятисот машин, вытянулись на шестьсот километров. Действует шесть парков.

Электрический транспорт — неотъемлемая часть облика нашего города, его жизни, его славной истории.

Здесь, на берегах Невы, и родился трамвай как мощное транспортное средство. До середины XIX века Петербург практически обходился без массового пассажирского транспорта. Лишь по мере расширения городской территории, роста населения появилась необходимость организовать перевозку людей. Так, в 1847 году появились в Петербурге первые общественные кареты-омнибусы, маршрут которых пролегал от Знаменской площади (ныне площадь Восстания) по Невскому проспекту к Английской набережной (ныне набережная Красного Флота).

Новое средство передвижения стало популярным у населения. Росло число маршрутов, более вместительными становились экипажи — на них появился «второй этаж», империял.

Но уже вскоре стал ясно, что омнибусы не могут удовлетворять потребности горожан. Решение проблемы было подсказано интенсивно развивавшимся в те годы строительством магистральных железных дорог. Преимущества рель-

сового транспорта перед безрельсовым были столь очевидны, что возникла идея применить рельсы и для внутригородских перевозок. Так возникли конно-железные дороги.

Первоначально конки служили в основном для перевозки грузов от пристаней к складам. Такие линии прокладывались и в окрестностях Петербурга, и по набережным Васильевского острова.

А в августе 1863 года первые вагоны пассажирской конки побежали по Невскому проспекту. «Товарищество конно-железных дорог» открыло и две другие линии: от Адмиралтейской площади до 6-й линии Васильевского острова и от Невского проспекта по Садовой улице до Никольского рынка.

Новый вид транспорта не только облегчил поездки по городу, но и стал приносить его владельцам огромные барыши. И спустя десять лет после открытия коночного движения возникло второе подобное предприятие — Акционерное общество. К 1878 году оно построило ряд парков, проложило около ста километров путей и открыло движение по 25 маршрутам. Постоянно рос объем перевозок.

В то же время все отчетливее проявлялись и недостатки конки: ее малая скорость и незначительная вместимость, потребность в большом конском поголовьи и огромном количестве фуража и сбруи.

Поиски более экономичных, мощных и надежных двигателей привели к попыткам использовать в городах паровую тягу. В 1880-х годах начали двигаться паровички по двум Петербургским линиям — Невской и Лесной. Но развития этот вид транспорта не получил: дым, копоть, шум, опасность пожаров сделали невозможным его широкое применение на городских улицах.

Стало ясно, что ни конка, ни паровики удовлетворить потребность горожан не могут. Создавались объективные эко-

номические предпосылки для перевода к качественно новому виду транспорта — электрическому трамваю.

В 1880 году многие газеты напечатали сенсационную информацию:

«22 августа в 12 часов дня в Петербурге, на Песках, на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка, г. Пироцким первый раз в России двинут вагон электрической силою, идущей по рельсам, по которым катятся колеса вагона...». Так впервые в мире большой темно-синий коночный вагон № 114 стал электрическим трамваем. Вагон был оборудован электродвигателем и зубчатой передачей, а энергия в двигатель поступала по рельсам от установленного в ближайшем коночном парке генератора.

Испытания продолжались около месяца, и каждый день собирались толпы, чтобы посмотреть на двигавшийся без лошадей и паровоза экипаж. Восхищению публики не было предела.

Многолетние опыты талантливого русского инженера Федора Аполлоновича Пироцкого, опиравшегося на труды целой плеяды ученых и инженеров-электротехников, увенчались успехом. Применение электричества было не просто сменой одного вида тяги другим, а коренным переворотом в технике транспорта. Отсюда берут свое начало не только современные трамваи, но и троллейбусы, и метрополитен, и магистральные электрифицированные железные дороги.

Тем не менее, дальше эксперимента дело не пошло. Владельцы конно-железных дорог, имевшие монопольное право прокладки рельсовых путей по городским улицам, не желали вкладывать дополнительные капиталы в электрификацию транспорта. Но трамвай, преимущества которого были очевидны, пробивал себе дорогу, во многих городах открылись его линии. Уже были сделаны попытки опробовать гибридный трамвай и омнибуса. 31 марта 1902 года впервые в России каретных дел мастер инженер П. А. Фрезе построил троллейбус и пытался пустить его во дворе своей фабрики экипажей, что находилась в Эртелевом переулке (ныне улица Чехова). Но опыты оказались неудачными: резиновых надувных шин тогда не было и тряска по булыжной мостовой быстро выводила машину из строя, а специальная тележка, катившаяся по проводам для токосъема, постоянно сваливалась.

По улицам Петербурга еще долго гнѣдые, вороные и буланые одры тащили громоздкие, малопривлекательные вагоны конки. Между городскими властями и Акционерным обществом шла многолетняя судебная битва за право прокладки трамвайных линий по улицам.

Поэтому первые электрические вагоны побежали здесь по рельсам, уложенным на льду Невы. В течение нескольких зим действовали эти ледовые магистрали, связывая центр города с Васильевским островом, Петроградской и Выборгской сторонами.

Лишь через 27 лет после изобретения — 16(29) сентября 1907 года — открылось трамвайное движение от Невского проспекта на Васильевский остров. Первый маршрут пролегал от Адмиралтейского проспекта по Конногвардейскому бульвару (ныне бульвар Профсоюзов) через Николаевский (лейтенанта Шмидта) мост. 28 октября (10 ноября) 1907 года открылась линия от Невского проспекта по Садовой улице до Покровской площади (площадь Тургенева), а 11(24) декабря — линия по Невскому от Николаевского (Московского) вокзала до Адмиралтейства.

К этому времени бывшие коночные парки — Василеостровский (имени Леонова), Петроградский (имени Блохина), Московский (имени Коняшина) — были перестроены для эксплуатации электровагонов. Позднее такой же реконструкции подвергся и Рождественский (имени Смирнова) парк.

Уже на стадии составления проекта начала действовать обратная связь — трамвай стал диктовать свои условия многим службам городского хозяйства. Потребовалась реконструкция канализационной сети, переустройство многих магистралей, расширение и усиление ряда мостов, улучшение уличного освещения. Пуск трамвая стимулировал электрификацию города.

Проектирование и строительство Петербургского трамвая шло позднее, чем в других городах, а это позволило изучить и обобщить уже накопленный опыт, применить более прогрессивные технические решения. Непосредственное участие в разработке проекта и сооружении трамвая принимали будущий академик, крупнейший гидроэнергетик, один из авторов плана ГОЭЛРО Генрих Осипович Графтио, выдающиеся инженеры и изобретатели Я. М. Гаккель, А. Н. Лодыгин, М. А. Шателен и другие специалисты.



Ф. А. Пирецкий. Фото 1880-х годов.



Конка на улицах Петербурга.
Фото XIX века

Петербургцы по достоинству оценили новое средство передвижения. Спустя год после открытия трамвая действовало уже девять его маршрутов, на которые ежедневно выходили 187 вагонов, перевозивших 230 тысяч пассажиров. А бурный рост населения города, расширение зоны его промышленности требовали ускоренного строительства все новых линий. И они прокладывались во всех районах. Ежегодно открывались два-три маршрута, продлевались действующие трассы, монтировались тяговые подстанции. Вступили в строй два новых парка — Крестовский (имени Скороходова) и Ланской (имени Калинина). Все больше и больше вагонов

курсировало по городу, их поставляли теперь отечественные заводы Путиловский, Коломенский, Мытищенский, Сормовский.

К концу первого десятилетия существования питерского трамвая на 105 километрах его путей «бегало» 710 вагонов, перевозивших около 300 миллионов пассажиров в год.

Но трамвай «раздавался» не только вширь. Его техническое оснащение, организация движения были совершеннее, чем в других городах.

Так, с самого начала Петербургский-Ленинградский трамвай становился законодателем технического прогресса



Г. О. Графтино. Фото 1930-х годов



К. Н. Блохин

электротранспорта, своеобразной лабораторией новой техники, новых методов организации перевозок. Эта традиция живет, обогащается и развивается и по сей день. Свидетельство тому — превращение Ленинградского трамвая в одно из самых мощных транспортных предприятий мира.

Но не только постоянное техническое совершенствование стало отличительной чертой трамвая города на Неве. В его предреволюционной истории немало ярких страниц посвящены мужественной борьбе транспортников против царя и капиталистов.

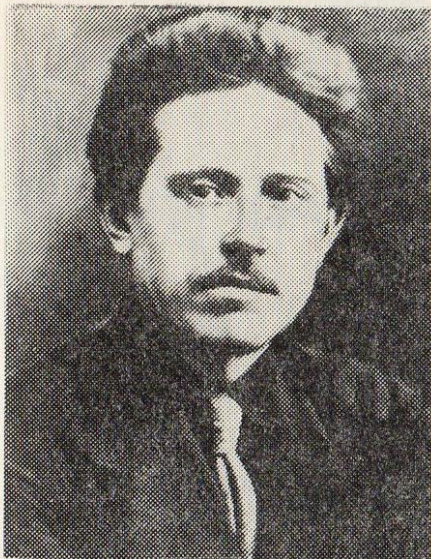
Начало организационных действий относится к периоду первой русской революции. Ее раскаты всколыхнули широкие массы Питерского пролетариата. Именно тогда впервые транспортники сообща выдвинули требования улучшения своего экономического положения. А когда после расстрела 9 января 1905 года в городе появились баррикады, колючие вагоны, сброшенные с рельсов, легли на мостовые, перегораживая улицы.

«Трамвайных служащих (кондукторов и кучеров), — писал В. И. Ленин в статье «Революционные дни», — заставили выйти на работу казаки с обнаженными шашками».

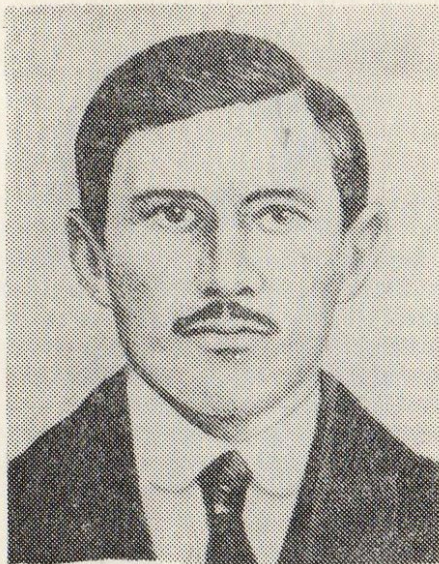
Еще более широкий размах приняла октябрьская всеобщая забастовка, в ходе которой была создана «корпорация 110 кондукторов», объединившихся для борьбы «против бюрократического приказного строя». Стачка парализовала жизнь огромного города. «Пролетариат, — по выражению В. И. Ленина, — на деле показывал, что **им и только им** держится современная цивилизация...».

Забастовка 1905 года для питерских транспортников была первым уроком классовой борьбы, первым шагом к становлению их революционного самосознания. Оно закалялось в массовых стачках 1908, 1909, 1912 годов. В них участвовали уже не десятки, а тысячи трамвайщиков, которые наряду с экономическими выдвигали и политические требования. «Забастовка трамвая... — читаем в газете того времени, — вносит полное смятение в повседневную жизнь...

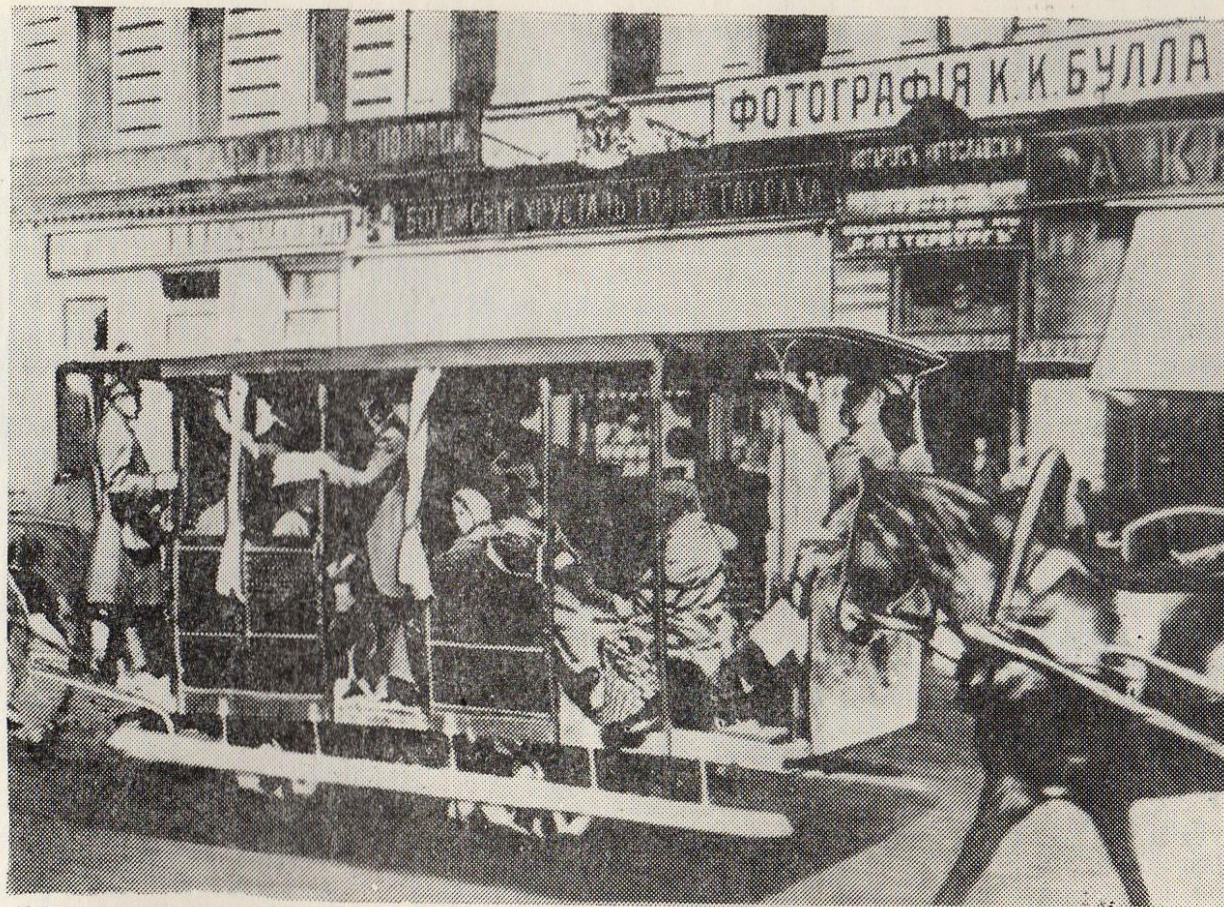
Кто бывал на улицах Петербурга в дни забастовки трамвая... кто видел эти темные улицы и толпы растерянных буржуа на них, тот понимает, что значит стачка городских рабо-



И. Е. Котляков



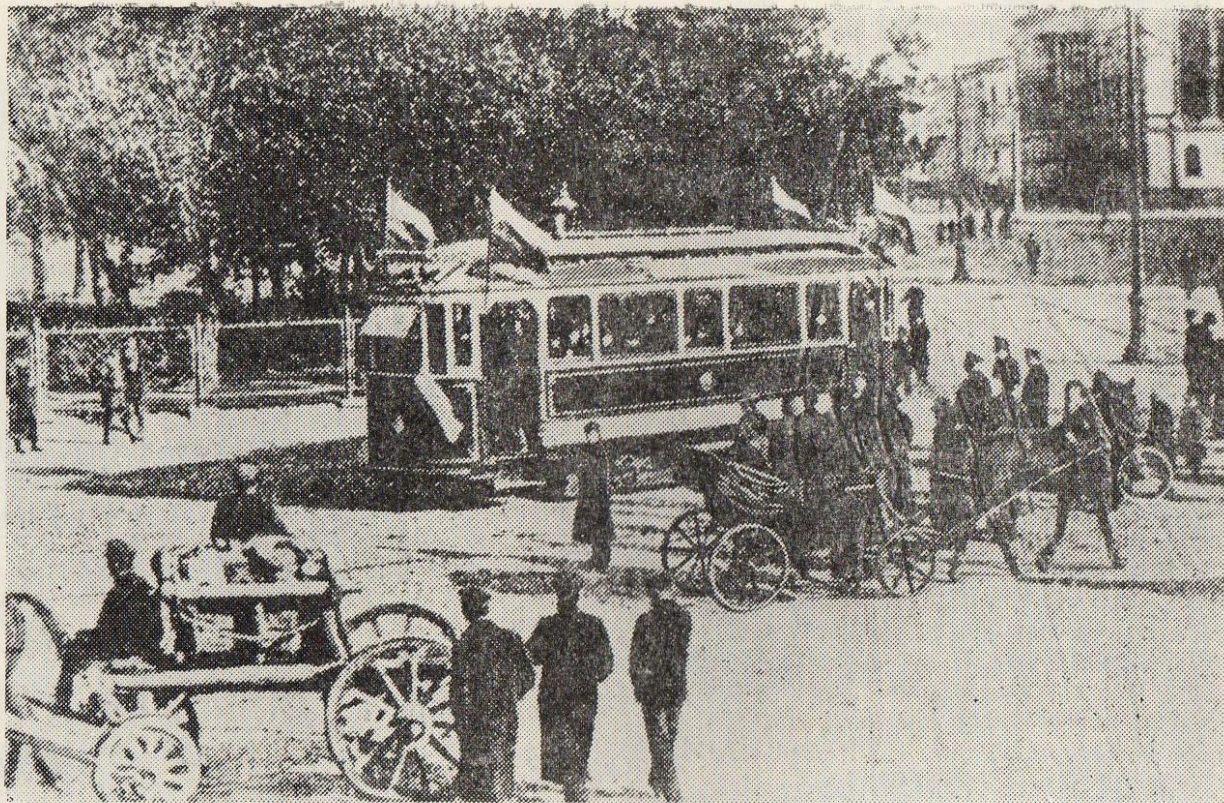
В. С. Смирнов



Общественные кареты-
омнибусы —
предшественники электри-
ческого трамвая
Фото XIX века

чих, какие жизненные интересы она захватывает, какое потрясение она производит».

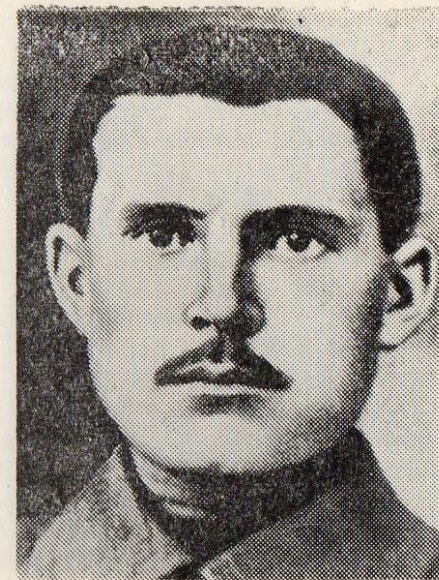
Все активнее стали действовать в парках большевистские ячейки, из трамвайщиков выдвинулась группа наиболее сознательных и убежденных товарищей, сумевших возглавить массы, повести их за ленинской партией. Это — Александр Павлович Леонов, вагоновожатый Василеостровского парка, избранный в 1915 году в Петербургский комитет большевиков, а в марте 1917 года — в Петроградский Совет рабо-



чих и солдатских депутатов. Это — Константин Никитич Блохин, вагоновожатый Петроградского трамвайного парка, член последнего подпольного ПК большевиков. Это — кондуктор Рождественского парка Василий Сергеевич Смирнов, рабочие Московского парка Иван Ефимович Котляков и Иван Иванович Коняшин. Впоследствии их имена были даны паркам, улицам и предприятиям города.

Революция нарастала. Трамвайщики решительно и бесповоротно встали на ее сторону. В феврале 1917-го они были в отрядах, громивших полицейские участки, освобождавших товарищей из царских тюрем; они разоружали офицеров и юнкеров, укрывшихся в кадетском корпусе; они вступали в красногвардейские отряды. А 3 апреля они под Красным знаменем шли к Финляндскому вокзалу приветствовать вождя революции, возвратившегося из эмиграции.

Открытие трамвайного движения в Петербурге, Фото 1907 г.

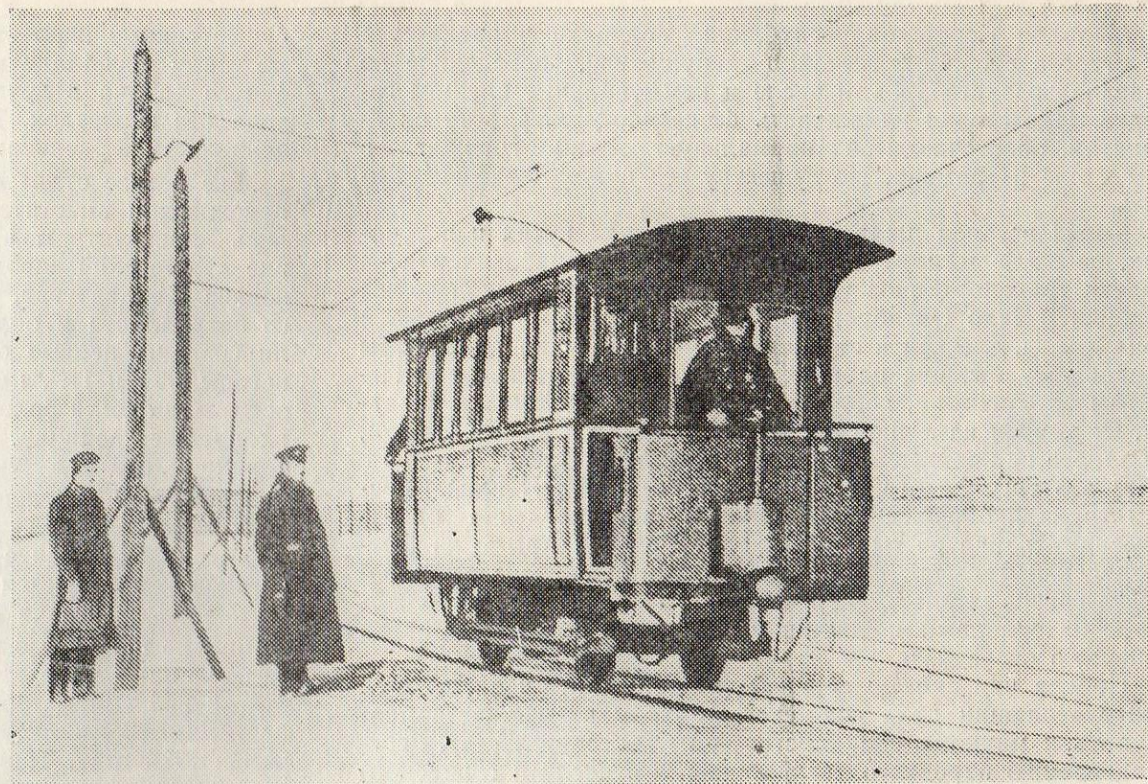


А. П. Леонов



И. И. Коняшин

Ледовая трамвайная магистраль
через Неву. Фото 1895 г.



В дни Октябрьского вооруженного восстания петроградские трамвайщики делали все для победы народа. Когда днем 24 октября командующий Петроградским военным округом приказал срочно развести мосты на Неве и безотлагательно направить все трамваи в парки, по указанию Военно-революционного комитета трамвайщики не только не прекратили движение, а отправили на линию дополнительные вагоны. Живая связь штаба революции с районами, предприятиями, пунктами сосредоточения сил не прерывалась. Это было очень важно, ведь трамвай был тогда единственным видом массового городского транспорта.

В тот же день поздно вечером В. И. Ленин в сопровождении связного ЦК покинул свою последнюю конспиративную квартиру на Сердобольской улице и направился в Смольный, чтобы взять в свои руки руководство вооружен-

ным восстанием. Им предстояло преодолеть неблизкий и небезопасный путь. Часть его — и немалую — они проехали в трамвае.

Красногвардейские отряды трамвайщиков участвовали в овладении мостами, в охране подступов к Смольному, в штурме Зимнего дворца.

А поздно ночью, когда закончилось заседание съезда Советов, они подали к Смольному трамвайные поезда, чтобы быстрее развезти делегатов по заводам и фабрикам, по рабочим районам и воинским частям, которые спешили рассказать народу о только что принятых первых Декретах Советской власти.

Пройдут годы, и эти революционные традиции переплавятся в самоотверженный труд стахановцев и ударников, в мужество и стойкость героических защитников Отечества.

Молодая Советская республика получила в наследство от старого строя чрезвычайно запущенное, доведенное до развала хозяйство, в том числе и коммунальные службы городов. Предстояло налаживать бесперебойную работу предприятий, обеспечивающих нормальную жизнь горожан, в том числе и трамвая. По существу его нужно было возрождать.

Сотни вагонов ржавели на парковских путях и в тупиках, не было деталей и узлов. Не хватало рабочих рук — тысячи транспортников ушли на фронты гражданской войны защищать дело Октября. Но те, кто остался — вожатые и кондукторы, слесари и стрелочники — наперекор трудностям и саботажу бывших царских чиновников трудились с небывалым энтузиазмом, поддерживая движение трамваев. Правда, их выпуск на линию к 1921 году снизился до 227 единиц, но работа не прекращалась ни на один день.

В это трудное время по инициативе В. И. Ленина Советом труда и обороны было принято постановление об откомандировании из тыловых частей Красной Армии на Петроградский трамвай квалифицированных рабочих для ремонта грузовых платформ и моторов. Предписывалось «снабжать материалами и топливом городские железные дороги в первую очередь...».

Победа над силами военной интервенции и внутренней контрреволюции дала советскому народу возможность приступить к мирному социалистическому строительству, восстановлению народного хозяйства, в том числе и городского транспорта.

В парках начался интенсивный ремонт вагонов, стоявших на «трамвайных кладбищах». В Василеостровском парке были организованы Центральные ремонтные мастерские, ставшие впоследствии Вагоноремонтным заводом № 2, который в 50—60-х годах сыграл большую роль в модернизации подвижного состава.

А к пятой годовщине Великого Октября полностью завершилась электрификация последней в городе линии паровой тяги — от площади Восстания до Обуховского завода (завод «Большевик»). Это была первая трамвайная магистраль, построенная в годы Советской власти. За ней последовали и другие трассы: на Пороховые и Ржевку, в Удельную, в Порт, по Косой линии.

С середины 1923 года нормальное движение вагонов было полностью восстановлено. Чтобы упорядочить его, внесли

существенные коррективы в маршрутную систему. В ее схеме стали преобладать трассы диаметального характера: из одного района в другой, противоположный, через центр города без пересадок. Тогда же, впервые в стране, было введено жесткое расписание движения.

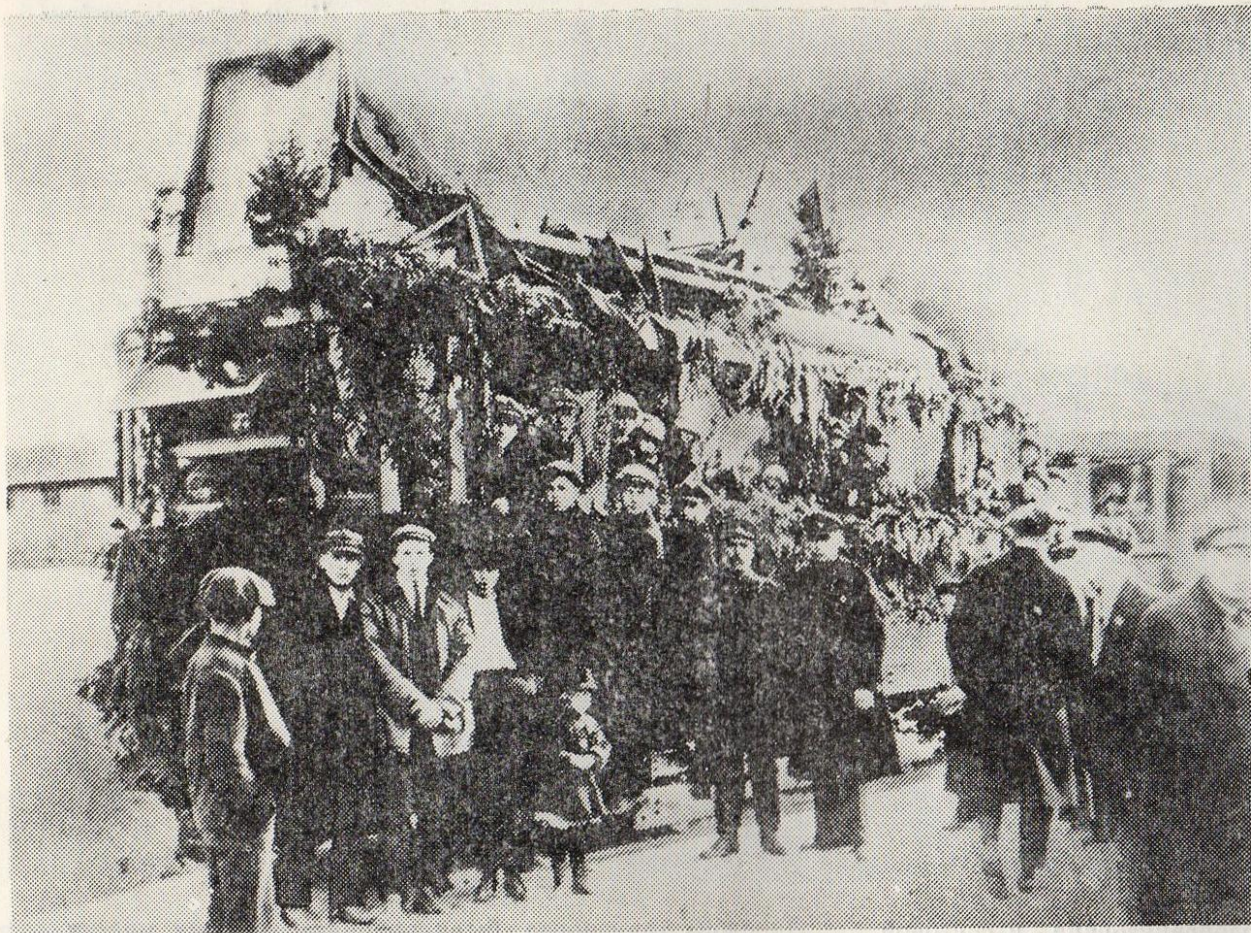
Все острее стала ощущаться потребность в новых, более надежных и вместительных вагонах. За их разработку взялись конструкторы «Красного путиловца» (ныне объединение «Кировский завод»). Под руководством Дмитрия Ивановича Кондратьева, выросшего впоследствии в крупнейшего специалиста в области трамвайного вагоностроения, были созданы первые отечественные двухосные трамвайные вагоны МС и ПС, имевшие цельнометаллический стальной остов. Они были более прочными и более долговечными, чем их предшественники, оснащены более совершенным оборудованием.

За пять с небольшим лет было выпущено почти две тысячи таких вагонов. Они прожили долгую жизнь: лишь в 1970 году их сняли с эксплуатации. Но и сегодня несколько вагонов используются в парках на маневровых работах.

К началу первой пятилетки ленинградский трамвай был не только полностью восстановлен, но и превзошел все дореволюционные показатели. В 1928 году длина его путей достигла 274 километров, действовало 30 маршрутов, было перевезено 506 миллионов человек — на 70 процентов больше, чем в 1914 году. Трамвай становился главным видом массового пассажирского транспорта в городе.

Именно в это время к его сети была присоединена Стрельнинская трасса, до того принадлежавшая Ораниенбаумской электрической железнодорожной линии, вместе с ее парком (ныне — имени Котлякова).

Первые успехи индустриализации страны, коллективизации сельского хозяйства создали возможность уделить больше внимания коммунальному обслуживанию населения. Эти проблемы были рассмотрены на июньском (1931 года) Пленуме ЦК ВКП(б), обсудившем вопрос «О Московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР». Партия ставила задачу более полного удовлетворения коммунальных служб всем, что им необходимо. В частности, «расширить программу по трамвайному вагоностроению (моторных и прицепных вагонов)». Пленум указал на необходимость создания специального завода вагоностроения.



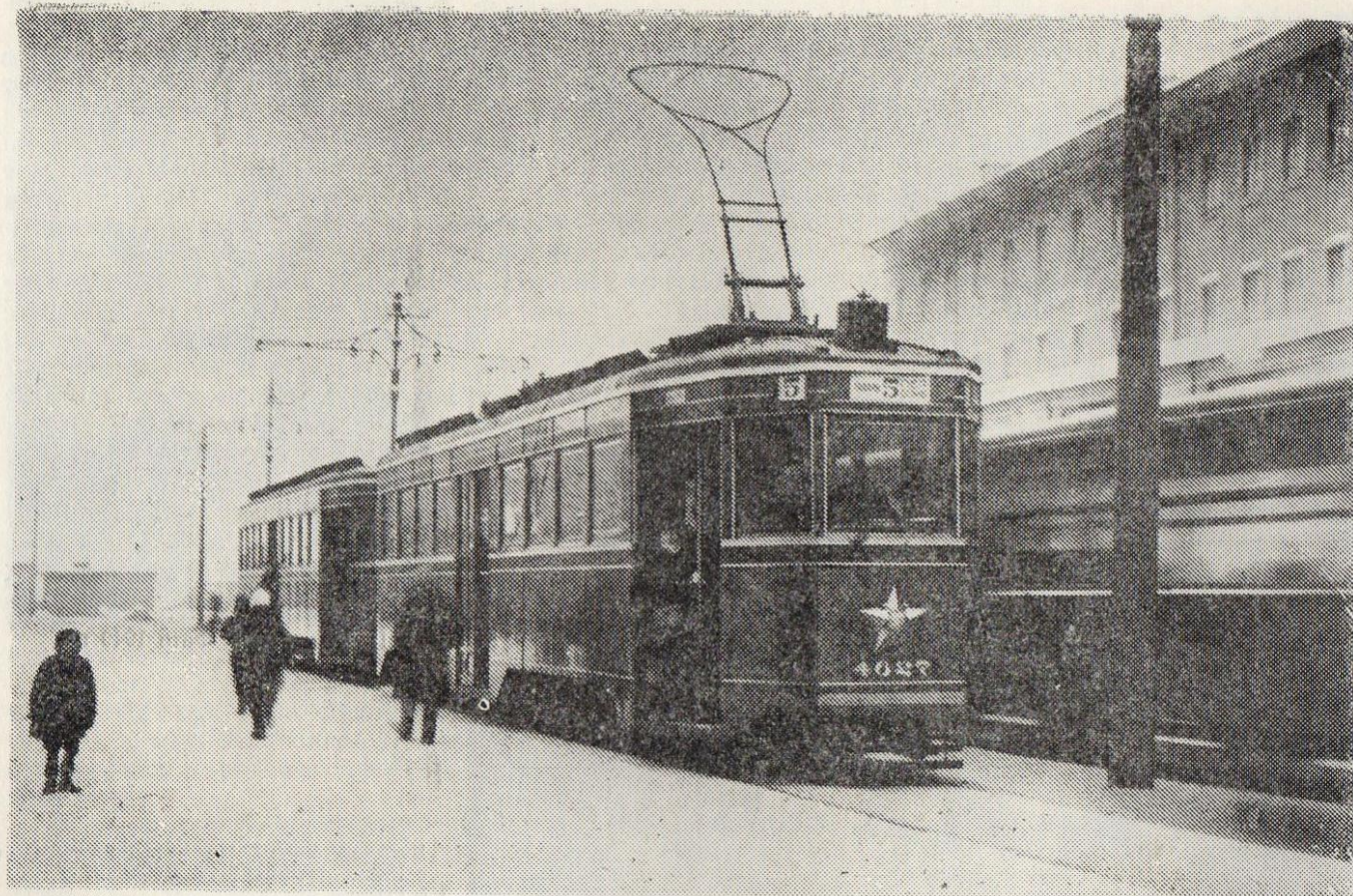
Д. И. Кондратьев. Фото 1940 г.

Большим событием было открытие
в 1926 г. трамвайного движения
в Озерки

Спустя полгода, 3 декабря 1931 года, было опубликовано Обращение ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР ко всем партийным, советским, профсоюзным и комсомольским организациям Ленинграда, в котором содержалась широкая программа социалистического преобразования города на Неве. В числе первоочередных, неотложных работ стояло и развитие городского транспорта.

Уже к 1934 году парк вагонов в городе достиг 2.322, а длина путей — 500 километров. Значительно развились и

грузовые перевозки. Начало им было положено еще в 1914 году, но сейчас в связи с ростом промышленного производства потребность в вывозе готовой продукции с заводов и фабрик, в доставке туда сырья намного возросла. Часть этих грузов трамвай взял на себя. В 1930 г. он перевез вчетверо больше, чем за десять лет до этого, а за последующие десять лет объем перевозок возрос еще втрое. Рост грузооборота потребовал расширения специальной трамвайной станции, находившейся у Варшавской железнодорожной



Четырехосные трамвайные вагоны ЛМ-ЛП-33.
Фото 1934 г.

линии. В 1934 году она была реорганизована в грузовой парк.

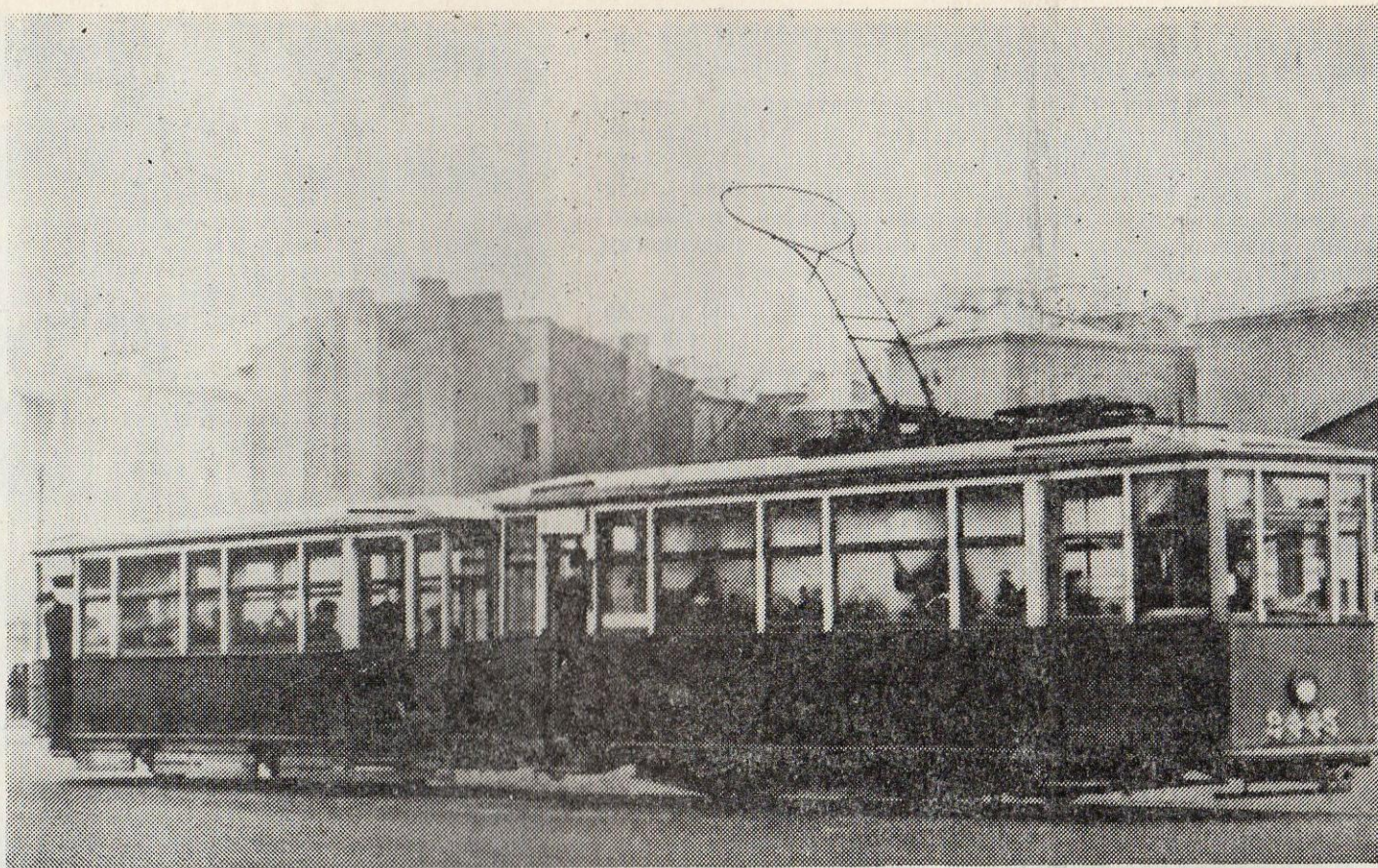
Но дело не только в количественном росте, в годы первых пятилеток произошли качественные изменения во всех звеньях трамвайного хозяйства.

С середины 1933 года начался выпуск первых четырехосных трамвайных вагонов большой вместимости, получивших впоследствии марку ЛМ-ЛП-33. Созданные ленинградскими специалистами во главе с талантливым конструктором, крупнейшим вагоностроителем Д. И. Кондратьевым, они открывали новую страницу в истории городского пасса-

жирского транспорта, были родоначальниками многих поколений трамваев. Конструкция вагонов оказалась настолько удачной, что они находились в эксплуатации 45 лет — 18 марта 1979 года последний такой поезд совершил прощальный рейс по городу. За свой долгий век трамваи этого типа пробежали 530 миллионов километров и перевезли около 5 миллиардов пассажиров. Именно такие вагоны в годы войны были переоборудованы под санитарные.

Переходу на принципиально новый тип подвижного состава ленинградский трамвай во многом обязан Вагоноремонтному заводу (ныне — Завод по ремонту городского

Двухосные стальные
трамвайные вагоны
МС-ПС.
Фото 1965 г.



электротранспорта), вступившему в строй в мае 1934 года. С самого начала предприятие ориентировалось не только на ремонт, но и на строительство новых вагонов. За полвека существования завода здесь было создано около 60 модификаций пассажирских и специальных вагонов, построено почти пять тысяч трамваев для Ленинграда и других городов.

Технический прогресс был основой развития всех звеньев транспортного конвейера. На тяговых подстанциях началась установка оборудования, позволившего впоследствии приступить к комплексной автоматизации всей транспортной энергосистемы. В путевском арсенале появились машины и

инструмент, облегчившие труд и повысившие его производительность. Началась электрификация стрелок.

Так закладывался фундамент важных социальных перемен. Уходили в историю профессии метельщика, конюха, стрелочника, новым содержанием стали наполняться профессии монтера, путевого рабочего...

В эти годы начали действовать и два новых трамвайных парка — имени Вслодарского и Кировского района. Они были построены по новой технологической схеме. Здесь предусматривались безгаражный, на открытых площадках, отстой вагонов и небольшая ремонтная зона, рассчитанная на по-

гочный метод труда. Такие проекты были приняты как типовые, по ним были построены парки в ряде городов.

Вступила в строй и центральная диспетчерская станция — первая в стране. Она позволила ввести в организацию движения научные основы, повысила оперативность в руководстве линиями, маневренность транспорта. Станция стала прообразом современных диспетчерских пунктов, оснащенных автоматикой, электроникой, телевидением, новейшими средствами связи.

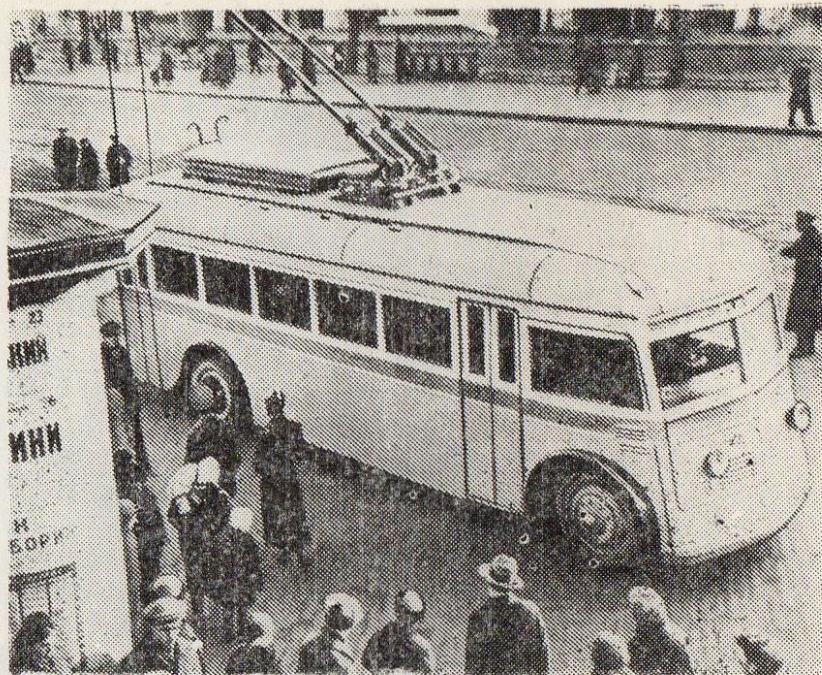
Курс партии на социалистическую реконструкцию города нашел конкретное воплощение в первом Генеральном плане развития Ленинграда, принятом в 1935 году и рассчитанном на десятилетие. В нем значительное место было уделено и улучшению внутригородских перевозок.

Город рос, расширял свои границы, требования к транспорту все возрастали. Трамвай, «бравший на свои плечи» девять десятых пассажирского потока, один уже не мог справиться с такой нагрузкой. И тогда на помощь ему пришел троллейбус — безрельсовый трамвай, как его иногда называли.

Ленинград стал четвертым городом страны, предоставившим населению это средство передвижения. 21 октября 1936 года по трассе длиной 5,8 км от Красной площади (ныне — Александра Невского) до площади Труда прошла первая машина. Ею управлял водитель Мочилин. А несколько раньше — в апреле того же года — трамвайный трест был реорганизован в Трамвайно-троллейбусное управление исполкома Ленинградского Совета.

В первые дни по улицам города курсировало четыре троллейбуса постройки Ярославского завода, имевшие деревянные кузова. С нынешней точки зрения они неуклюжи, неэстетичны, малоудобны для пассажиров. В машине было всего 33—35 мест для сиденья. Но именно с нее начинался нелегкий и нелегкий путь к сегодняшним элегантным и комфортабельным, вместительным троллейбусам.

Начало было положено. И на новые трассы, прокладываемые одна за другой, непрерывно поступали машины. Не прошло и четырех лет, как были открыты еще три маршрута, по которым курсировало уже 114 троллейбусов. У нового транспорта появилась и своя производственная база — в но-

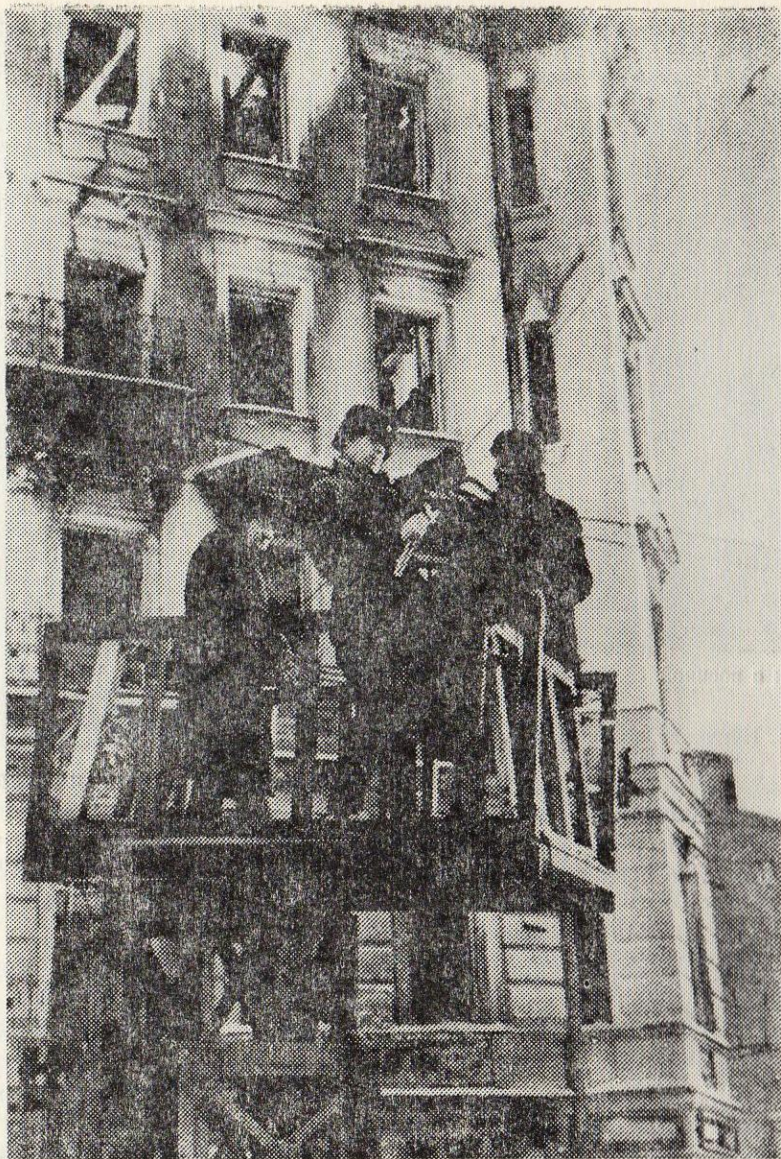


Один из первых троллейбусов на Невском проспекте. Фото 1936 г.

ябре 1940 года открылся парк в Московском районе. Троллейбус прочно занял свое место в жизни горожан.

Так создавались объективные условия для улучшения транспортного обслуживания населения. Все теперь зависело от людей, овладевших техникой, глубоко осознавших социальную значимость своего труда. И эта задача была решена во многом благодаря усилиям большой группы специалистов, пришедших в середине 30-х годов из ленинградских вузов на транспортные предприятия. Это были М. Х. Сорока, В. А. Попов, Б. Т. Иванов, Б. Г. Кондаков, И. А. Субочев, В. Ф. Стасенко, П. А. Лисов, Я. А. Рейфер, В. Г. Соколов, В. М. Немзер, И. И. Сабайтис, А. Г. Колчин, И. Е. Пох, Ф. Т. Лавин, М. Я. Резник и десятки других. Все вместе и каждый в отдельности, они сыграли заметную роль в совершенствовании трамвайно-троллейбусного хозяйства, заняли в нем ключевые позиции.

Замечательный почин донецкого шахтера Алексея Стаханова, всколыхнувший всю страну, был подхвачен и ленин-



Бригада монтеров восстанавливает контактную сеть, разрушенную при артобстреле. Фото 1942 г.



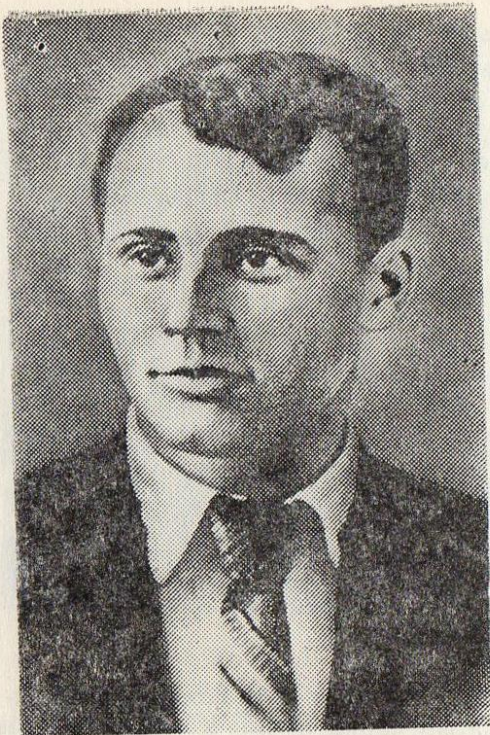
15 апреля 1942 г. Снова пошел трамвай!

градскими трамвайщиками. Первыми стахановцами в коллективе стали вагоновожатый парка имени Коняшина Иван Иванович Собакин и его коллега из парка имени Блохина Гавриил Матвеевич Кабин.

Собакин первым провел поезд из четырехосных вагонов по Стрельнинской линии, куда до этого такие трамваи не допускались, причем, сделал рейс гораздо быстрее, чем его товарищи. А Кабин, работавший на восьмом маршруте, за счет ускорения маневровых операций повысил скорость движения на 7 процентов.

Среди кондукторов, а их были тысячи, инициаторами новых методов труда стали М. М. Баранова и Е. И. Мосягина. Если раньше в четырехосном вагоне работало по два кондуктора, то теперь, по их предложению, с обязанностями справлялся один человек. Вскоре это стало нормой для всех.

В борьбу за высокую производительность труда вступили рабочие других профессий. В ряде парков — имени Калинина, имени Володарского, имени Блохина — перешли с двухдневного на трехдневный график профилактического



Е. И. Красуцкий. Фото 1939 г.

осмотра вагонов, сделав упор на повышении качества каждой производственной операции.

Пройдут годы, и эстафету трудовых свершений первых стахановцев, их нравственный опыт понесет дальше новое поколение транспортников — герои послевоенных пятилеток.

В 1940 году ленинградский электротранспорт достиг своего довоенного пика: маршрутная сеть трамвая составила 700 километров, а троллейбуса — 37 километров. По 43 трамвайным маршрутам курсировало 2.180 вагонов, а на четырех троллейбусных трассах — 60 машин. Все районы города имели надежное сообщение, появилась возможность более полно удовлетворять транспортные потребности ленинградцев. В начале 1941 года приступили к сооружению ряда новых линий, проектированию нескольких парков. Но осуществить эти планы тогда не удалось. Мирный, созидатель-



Е. П. Дранищев. Рисунок с военной фотографии

В. И. Немчиков. Фото 1980 г.

ный труд советских людей был прерван вероломным нападением фашистской Германии.

С первых же дней Великой Отечественной войны работа ленинградского трамвая была подчинена интересам фронта. Значение его возросло еще больше — ведь автомобильный транспорт был мобилизован на фронт.

Вагоны перевозили боеприпасы и раненых, сырье и топливо. А когда сомкнулось кольцо блокады, они подходили к самой передовой, туда, где вели бои защитники Невской твердыни.

«В течение первого года войны, — записано в журнале боевых донесений штаба МПВО Трамвайно-троллейбусного управления, — под перевозку войск было подано 2.006 вагонов, перевезено 230 тысяч бойцов, для перевозки раненых предоставлено 3.994 вагона.

За 4 месяца 1941 года подано 388 вагонов для перевозки почты, только за июнь — сентябрь около 4.000 вагонов подано для ленинградцев, уезжающих на оборонные работы.

Во втором полугодии 1941 года перевезено 2.300 тонн военных грузов и для тушения пожаров — 76.636 кубометров песка, в четыре раза больше годовой программы.

Трамвай превратился в подлинно фронтовой транспорт. Падающие на город снаряды и бомбы рвали контактную сеть, разносили в щепы подвижной состав, разрушали колею. Но ремонтные бригады восстанавливали разрушенное, выпускали другие вагоны, и не переставал катиться по городу верный друг ленинградцев — трамвай.

И лишь 8 декабря 1941 года, когда выработка электроэнергии была уже столь незначительна, что ее не могли дать в контактную сеть, вагоны остановились.

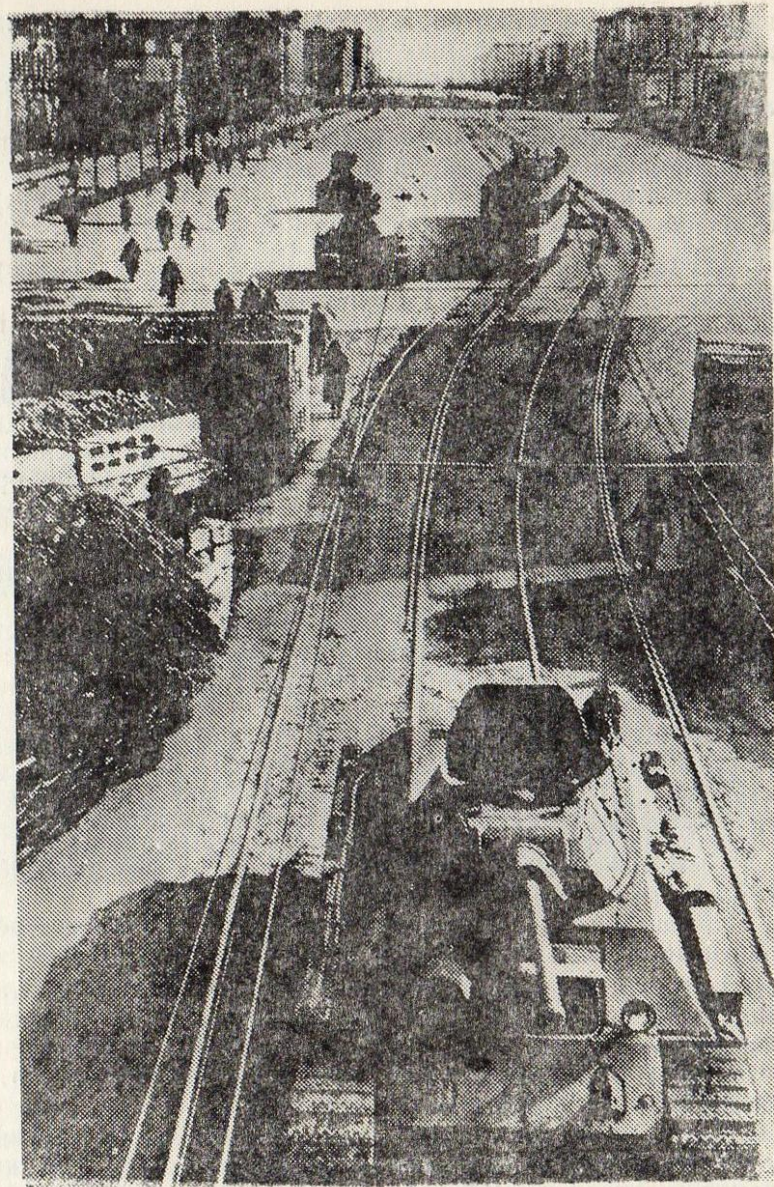
Наступил самый тяжелый период блокады. Ослабленным людям, чтобы добраться к своим станкам, нужен был транспорт, и ленинградцы верили: трамвай будет ходить! Уже в январе 1942 года бюро Ленинградского горкома партии приняло решение: во что бы то ни стало вернуть на улицы трамвай. Был установлен срок: грузовой трамвай — 7 марта, пассажирский — 15 апреля.

До предела истощенные трамвайщики восприняли это задание как боевой приказ Родины. В трудных условиях, проявляя подлинное мужество и стойкость, они отремонтировали десятки километров путей, пятьсот километров контактной сети, сотни вагонов. Каждый день начальник управления М. Х. Сорока, находившийся в самых горячих точках, докладывал руководству города о положении дел.

7 марта по Загородному проспекту двинулся первый грузовой вагон. За ним — остальные «грузовики». Они помогли ленинградцам в течение нескольких дней очистить город, проложили дорогу пассажирскому движению.

А ранним утром 15 апреля, на 219 день блокады, на линию вышли триста пассажирских вагонов пяти маршрутов — № 3, 7, 9, 10 и 12. «В звоне их сигналов, — писала на следующий день «Ленинградская правда», — уже звучал далекий звон колоколов Победы».

Пуск трамвая в блокированном городе был важнейшим событием. «Весну в этом году в Ленинграде делали не ласточки, а трамвай», — писал в те дни Н. Тихонов. «И звенит, звенит, проходит по Невскому, трамвай — необыкновенный трамвай весны 1942 года, трамвай-победитель, трам-



Московский проспект — дорога на фронт. Фото 1944 г.

вай-легенда», — записал в дневнике писатель П. Лукницкий.

Действующий трамвай сохранял каждому ленинградцу 400 калорий в день. Но не только чисто функциональным значением определялась важность возобновления движения. Показания пленных фашистских солдат, осаждавших город, свидетельствуют: пуск трамвая заронил в них зерна сомнения в успехе, подорвал веру в победу вермахта.

А гитлеровские генералы и офицеры нанесли на карты блокированного города еще десятки «особо важных» целей: трамвайные остановки, парки, мастерские. Били по ним с особым ожесточением.

Все для фронта, все для Победы! Этот общенародный закон стал и для трамвайщиков каждодневной программой действий. Как все ленинградцы, они строили укрепления, выполняли важнейшие задания городской партийной организации и командования фронта.

Проблемой для города стал песок, его требовалось все больше и больше. Бригады К. И. Щербакова, И. Г. Перлина, С. С. Корнеева проложили к карьеру в Сосновке специальную линию. За годы блокады отсюда были вывезены сотни тысяч кубометров песка. Им были укрыты первые этажи зданий, исторические памятники, он шел на приготовление бетона, на тушение пожаров.

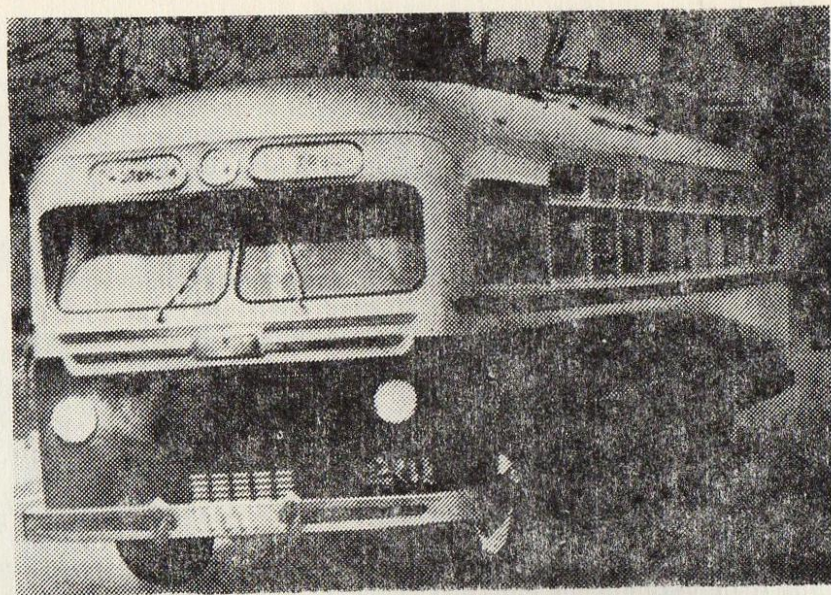
В парке им. Леонова под руководством Б. Т. Иванова и Г. А. Ладыженского изготавливались мины, финские ножи для партизан, детали для танков. А в парке им. Блохина Н. Я. Кириллов наладил производство взрывчатки.

Во многих парках из кусков рельсов и колесных пар делали знаменитые противотанковые «ежи».

И, конечно, на платформах и вагонах устраивались передвижные огневые точки.

А зимой 1942 года перед специалистами была поставлена задача чрезвычайной важности: проложить по Ладоге троллейбусную трассу — дублер Дороги жизни. Для решения ее многое уже было сделано, но с прорывом блокады в январе 1943 года надобность в трассе отпала.

Враг был в бешенстве. Он нанес транспорту огромный урон. За время блокады зарегистрировано более 1.050 попаданий снарядов и бомб в хозяйства трамвая и троллейбуса. Было повреждено 1.065 вагонов, 153 полностью уничтожено,



Троллейбус МТБ-82, построенный в Ленинграде. Фото 1946 г.

разрушено свыше 450 километров контактной и 40 километров кабельной сети, 40 километров путей, 25 зданий.

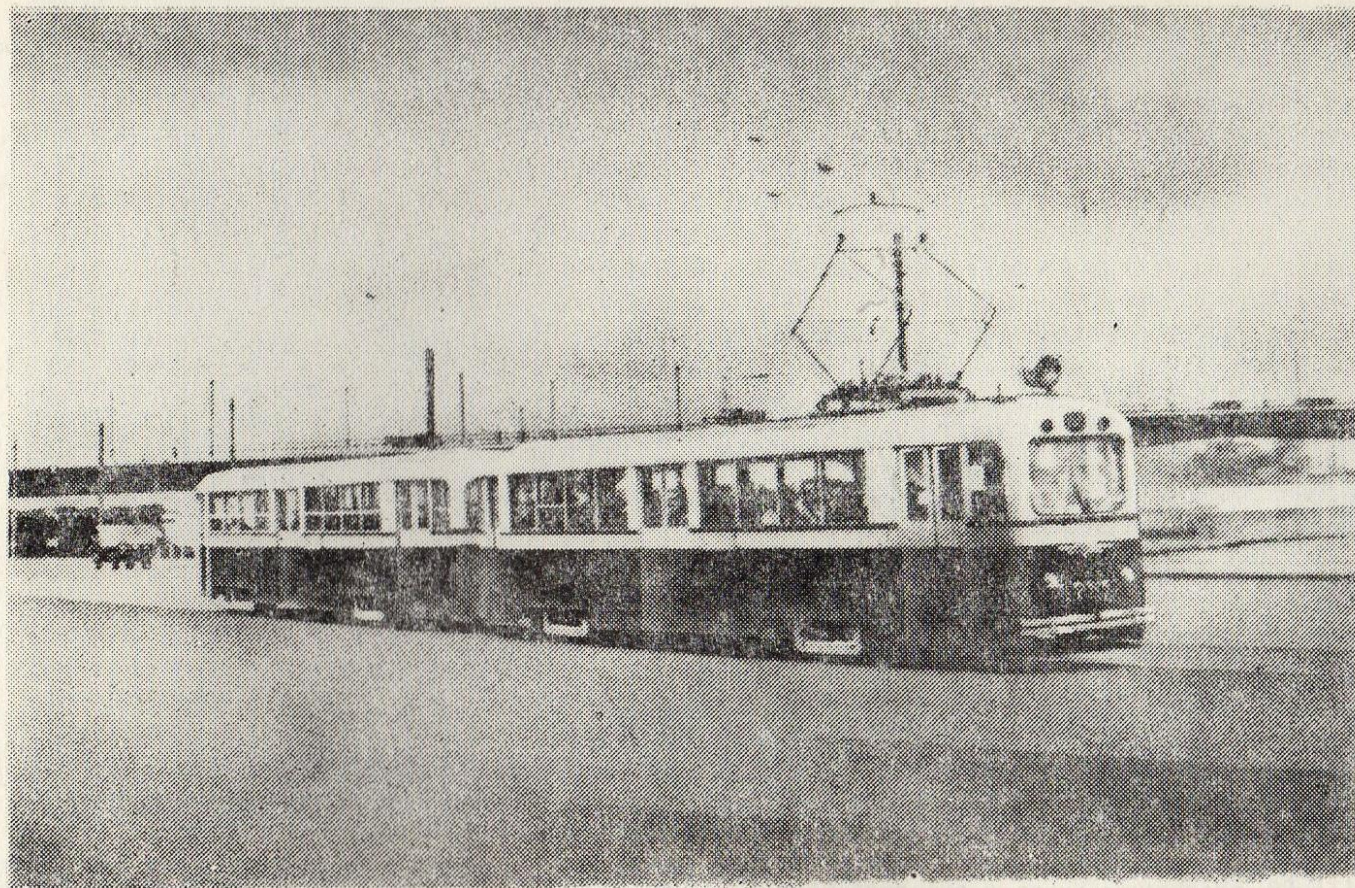
Но трамвай продолжал действовать — и ничто не могло его остановить. К концу блокады движение шло уже по восемнадцати маршрутам.

Интенсивно шло и восстановление троллейбуса, сеть которого была полностью уничтожена. Его возрождали на новой технической основе. Именно тогда отказались от роликов и перешли на скользящий тип токоприемников. Для этого потребовалось изменить всю сеть. Работа и для мирных условий сложная, тем более для фронтового города!

И вот радостное сообщение: 24 мая 1944 года после 32-месячного перерыва в Ленинграде возобновилось движение троллейбусов.

В память о самоотверженном труде ленинградских трамвайщиков в тяжелое военное время управлению на вечное хранение было вручено переходящее Красное знамя министерства и Центрального Комитета профсоюза, которое в суровую годину завоевывали двадцать раз, побеждая в социалистическом соревновании. Семьдесят четыре человека за

Четырехосные трамвайные
вагоны ЛМ-ЛП-49.
Фото 1967 г.



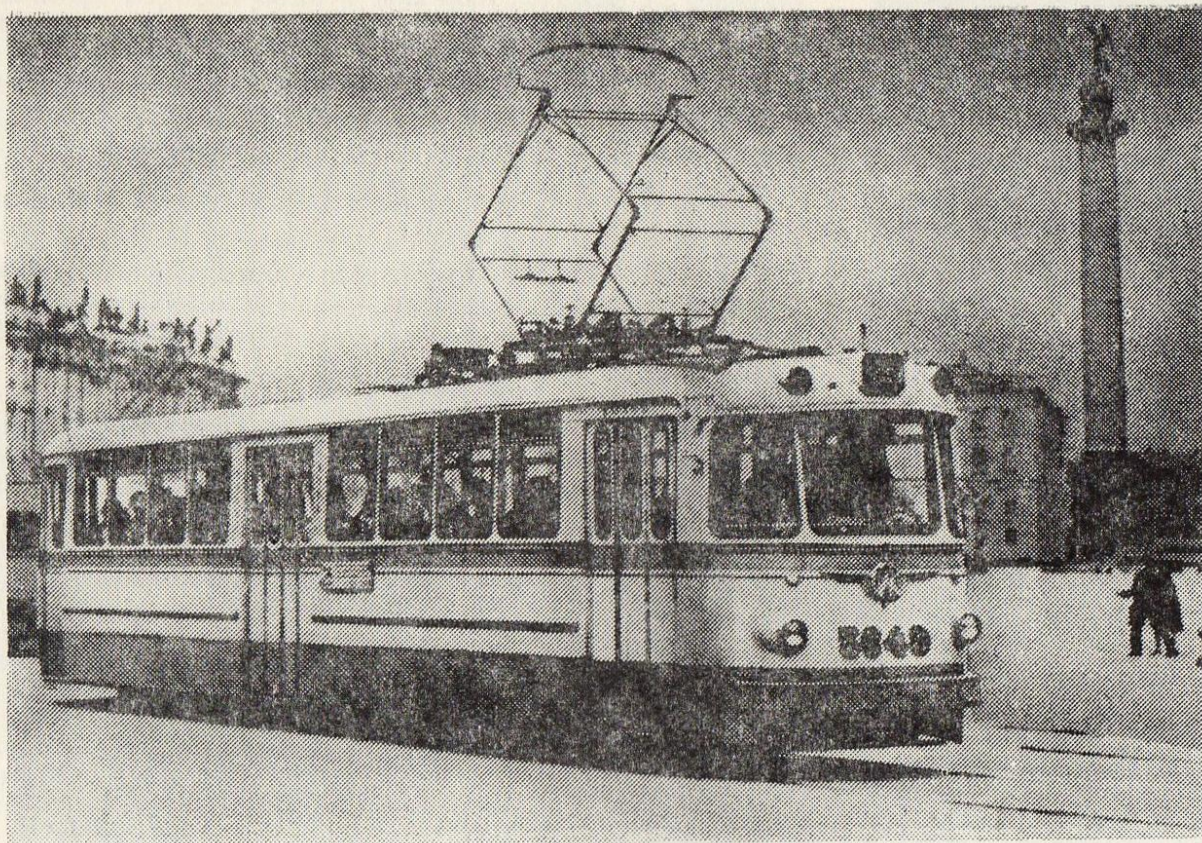
трудовую доблесть были удостоены государственных наград, ордена Ленина были вручены тогда начальнику управления М. Х. Сороке, водителю Е. Ф. Агаповой (Дмитриевой), монтеру Г. Т. Слабому.

С честью выполнили свой долг и транспортники, сражавшиеся на фронтах Великой Отечественной. Три воспитанника коллектива трамвайщиков были удостоены высшей награды — звания Героя Советского Союза: бывший слесарь Грузового парка Евгений Иванович Красуцкий, бывший учащийся Электромеханического техникума управления Евгений Петрович Дранищев, павшие в боях за Отчизну, и быв-

ший монтер аварийно-восстановительной бригады Энергохозяйства Владимир Иванович Немчиков.

Несмотря на огромный ущерб, нанесенный Ленинграду войной, город быстро залечивал раны. Уже спустя два года после победных салютов трамвай и троллейбус достигли довоенного уровня и начался их рост. Высокий темп их возрождения был обусловлен не только ударным трудом транспортников — активную и существенную помощь оказала им ленинградская промышленность.

Именно в это время была предпринята попытка организовать на одном из заводов города выпуск троллейбусов



Четырехосный трамвайный вагон ЛМ-57

МТБ-82, входивших тогда в эксплуатацию. Опытная машина, которой присвоили № 201, в течение многих лет курсировала по линии. Но серийный выпуск их решено было не делать: московский завод развил троллейбусное производство и вполне обеспечивал потребность города на Неве.

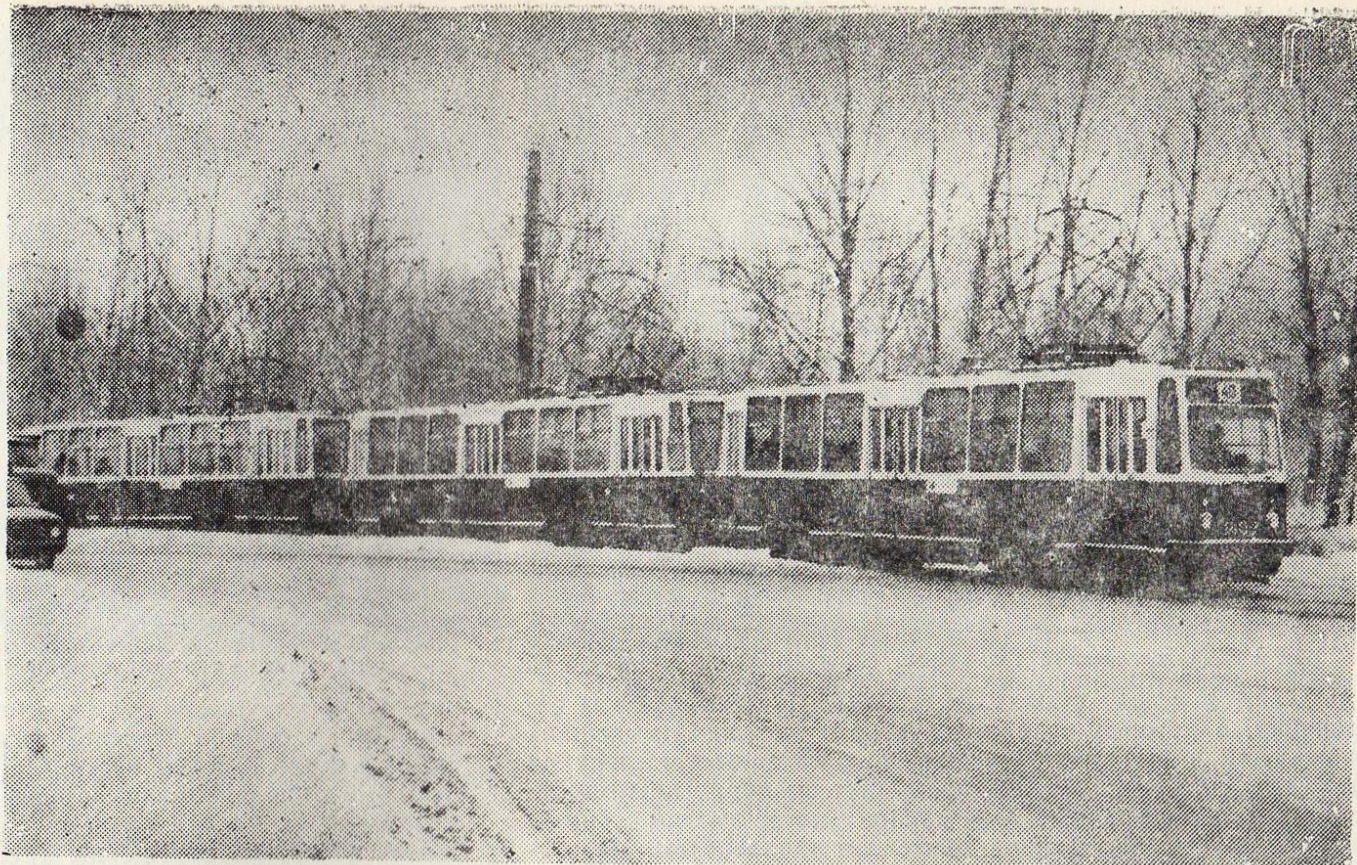
Возрождая свой город, ленинградцы стремились сделать его лучше и краше, чем он был до войны. Благоустраивались улицы и проспекты, на которых становилось все больше транспорта, разбивались сады и бульвары, вырастали кварталы новых домов. В связи с этим с ряда магистралей трамвайные пути были сняты и перенесены на параллельные улицы — с Невского, Кировского, Большого проспектов, с

площади Искусств и улицы Желябова, с Университетской набережной, с проспекта Стачек и части Московского проспекта.

По мере развития других видов общественного транспорта стало казаться, что дни трамвая сочтены. Однако Ленинград счастливо избежал участи ряда зарубежных и советских городов, поспешивших в 50-е годы списать трамвай, а спустя десятилетия возрождать его. Комплексное, гармоничное развитие всех видов транспорта — трамвая, троллейбуса, автобуса, метрополитена — вот что было характерно для Ленинграда в течение всего послевоенного периода.

Отнюдь не случайно за послевоенные годы на развитие

Четырёхосные трамвайные вагоны ЛМ-68М в составе трехвагонного поезда



ленинградского электротранспорта было направлено около 300 миллионов рублей государственных капитальных вложений. Более четверти этой суммы освоено в одиннадцатой пятилетке.

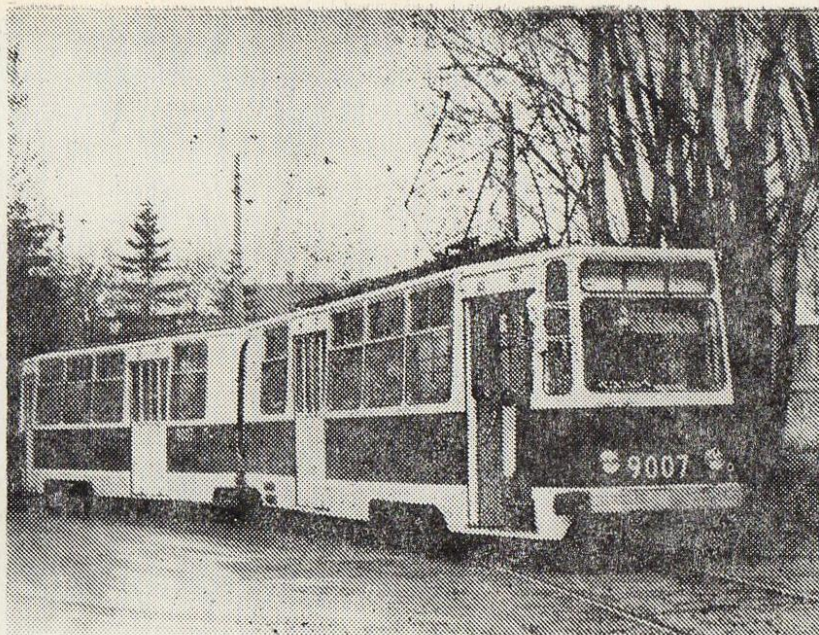
Всюду, где появлялись новые жилые районы — Купчино, Гражданка, севернее Муринского ручья, правый берег Невы, бывший Комендантский аэродром, Юго-Запад, Ржевка-Пороховые — сразу же появлялись верные спутники горожан — трамваи и троллейбусы.

И несмотря на интенсивное развитие других видов сообщений, объем перевозок электрическим транспортом не только не снижается, а растет из года в год. В 1946 году трамваи перевезли 704 миллиона человек, а в 1985 году — на 185

миллионов человек больше. Троллейбусные перевозки за этот период возросли с 51 миллиона пассажиров до 478 миллионов.

Только за годы одиннадцатой пятилетки более 6,7 миллиарда пассажиров воспользовались услугами ленинградского наземного электротранспорта.

За четыре послевоенных десятилетия проложено 225 километров новых трамвайных и 606 километров троллейбусных линий, прежде всего в районах интенсивного жилищного строительства, открыто 33 трамвайных и 46 троллейбусных маршрутов. Сеть трамвайных линий за это время выросла в два с половиной раза, а троллейбусных — в двадцать пять раз!

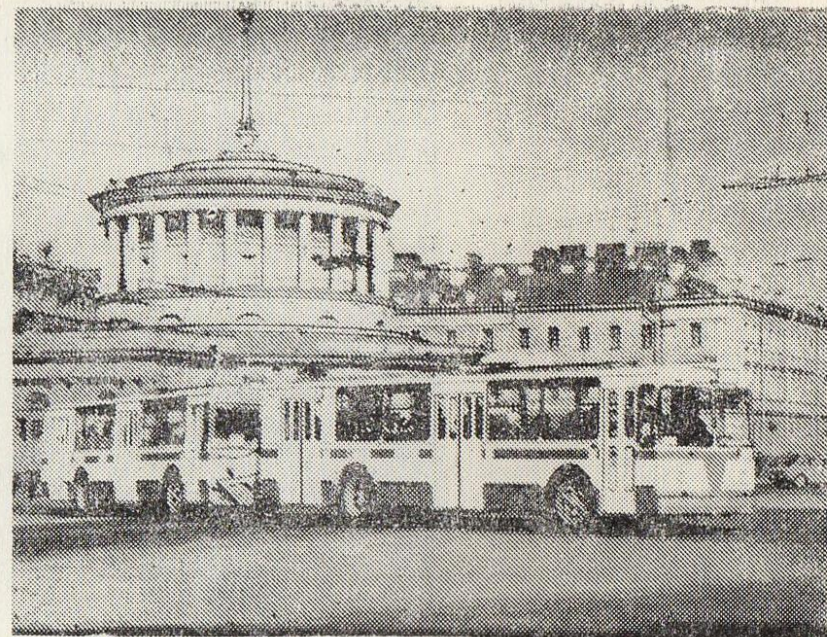


Шестиосный сочлененный трамвайный вагон ЛВС-80.

По этим новым линиям бегали уже не те маленькие вагончики, в которых ездили дедушки и бабушки нынешних поколений и, которые запечатлены в архивных снимках да на кадрах старой кинохроники, — их сменили вместительные, светлые, удобные, отвечающие потребностям самых взыскательных пассажиров трамваи и троллейбусы. Их эволюция шла от одной модели к другой. Каждая новая модель была важным шагом в техническом совершенствовании, в создании удобств для пассажиров.

Первые вагоны послевоенной постройки — четырехосные ЛМ-ЛП-47 были и первыми, где вместо деревянного кузова был применен металлический. Но вагон имел и ряд недостатков, главным из которых был его значительный вес, что обусловило его тихоходность. Потому и век вагона оказался недолгим — всего 26 лет. Да и выпущено их было всего 43 поезда.

На смену ему пришла новая модель ЛМ-ЛП-49, созданная на заводе по ремонту городского электротранспорта молодыми конструкторами во главе с Г. И. Романовым. Они сумели значительно снизить вес вагона, что весьма сущест-



На линии — троллейбусный поезд.

венно для улучшения динамических показателей, повышения скорости, экономии электроэнергии. Было применено и новое оборудование, выпуск которого наладила промышленность. Дуговые токоприемники заменены были пантографами. На вагонах этой модели впервые были установлены мягкие сиденья, улучшено освещение, увеличены окна, смонтированы кабины водителей. Служили эти вагоны, а их было выпущено заводом 289 моторных и 183 прицепных, до марта 1981 года.

Вагоностроители внимательно учитывали все возрастающие потребности населения и требования градостроительства. Многие новшества были воплощены в новой модели ЛМ-57. Парки получили 701 такой вагон. Находились они в эксплуатации до начала 1986 года. От своих предшественников эти трамваи отличались более плавными формами, высокой комфортностью, уютностью салона. Здесь впервые применили электромагнитные рельсовые тормоза, снижающие шум; в салоне и кабине водителя появилось отопление.

Спустя девять лет завод выпустил первые четыре отечественные сочлененные шестиосные вагоны ЛВС-66 особо



Строятся новые вагоны: последний штрих перед отправкой в парк

большой вместимости. Но то был только опыт, «пристрелка», испытание возможностей конструкторов, производственников, эксплуатационников.

Еще через два года логика развития привела к созданию в конструкторском бюро завода, возглавляемом Б. М. Кулаковым, вагона ЛМ-68 и его модификации ЛМ-68М. Это — современная по всем своим параметрам модель. В трамвае установлено электрическое оборудование, позволяющее вагонам работать по системе многих единиц: как в одиночку, так и поездами, что по достоинству оценили не только эксплуатационники, но и жители новых районов.

Впервые в стране в Ленинграде начали курсировать поезда из трех вагонов 15-метровой длины. Такой поезд «берет на борт» сразу 600 пассажиров!

У вагонов хорошие эксплуатационные качества: быстрый и плавный разгон и такое же торможение, высокая скорость — до 65 километров в час. Служить этим трамваям еще долго! Тем более, что в конце одиннадцатой пятилетки на их базе созданы и опытные образцы прицепных вагонов, что

снижает как потребность в оборудовании, так и расход электроэнергии.

Процесс обновления подвижного состава не прекращается. На уровне современных достижений техники сконструирована новая модель сочлененного вагона ЛВС-80.

Значительные перемены произошли и на троллейбусном транспорте. Сейчас по магистралям города курсирует уже четвертое поколение машин. В 1959 году был списан последний троллейбус ЯТБ. А 21 января 1975 года один из лучших водителей кавалер ордена Ленина П. А. Сошников совершил прощальный рейс на машине МТБ-82.

Место этих троллейбусов заняли современные, вместительные и комфортабельные машины. Первые из них — ЗИУ-5 — пришли в Ленинград в начале 60-х годов, а 20 октября 1972 года опытный водитель В. И. Жуков вывел на линию только что полученную еще более совершенную машину ЗИУ-9, рассчитанную на 126 пассажиров.

Именно на базе этого, серийно выпускаемого троллейбуса, в 1984 году были созданы первые троллейбусные поезда. Каждый такой тандем способен «взять на борт» одновременно более 250 человек. На рубеже 12-й пятилетки в городе действовало 50 троллейбусных поездов.

Все эти годы непрерывно увеличивался парк подвижного состава. Если в первом послевоенном 1946 году в городе было 1.200 вагонов, из которых только 152 — четырехосных, то на конец одиннадцатой пятилетки их стало 2.180 — и все большой вместимости. Еще более разителен рост троллейбусного транспорта: со 100 машин до 1.206 — в двенадцать раз!

Для технического обслуживания и ремонта всей этой массы транспорта строились новые предприятия. В 1952 году вошел в строй второй троллейбусный парк — в самом центре Выборгской стороны; через тринадцать лет — третий, в Невском районе; еще через семнадцать лет — четвертый, в Дачном. С 1982 года в северной части города начал функционировать совмещенный трамвайно-троллейбусный парк. А в январе 1985 года в районе бывшего Комендантского аэродрома открылся шестой троллейбусный парк.

Большие перемены произошли и в старых предприятиях. Они оснастились современным оборудованием, за счет частичной реконструкции в них появились новые ремонтные точки и участки. Так, в двух парках — имени Блохина и имени Леонова созданы участки среднего ремонта вагонов.



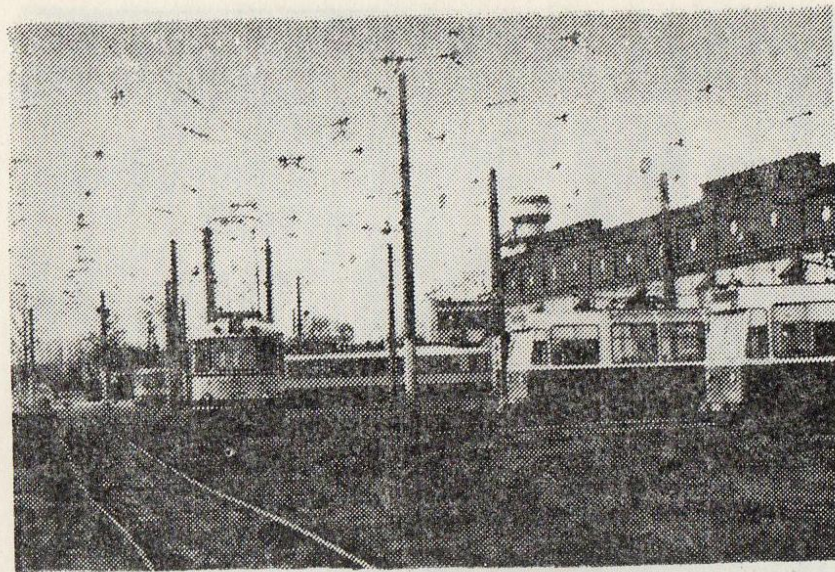
Перед выездом на линию

Расширение и совершенствование ремонтной базы повышает надежность работы подвижного состава на линии, а значит, улучшает перевозку пассажиров.

Рост протяженности сети и количества подвижного состава вызывает и непрерывное увеличение потребности в электрической энергии. Это требует строительства новых тяговых подстанций. После окончания войны их было всего 16, теперь — 85, а установленные на них мощности выросли в семь раз и превышают ныне мощность четырех Волховских ГЭС.

Но не менее важно, что это уже далеко не те подстанции, что были даже 15—20 лет назад. В 1969 году последний ртутный выпрямитель был заменен полупроводниковым агрегатом, появились телемеханика, автоматика. Это позволило перейти на дистанционное управление работой подстанций. Все они ныне управляются из трех районных диспетчерских пунктов, каждый из которых может подать на «дочернюю» подстанцию десятки различных команд и моментально получить информацию о десятках параметров.

Все это вызвало социальные изменения в характере работы монтера. Собственно, монтера в том смысле, который



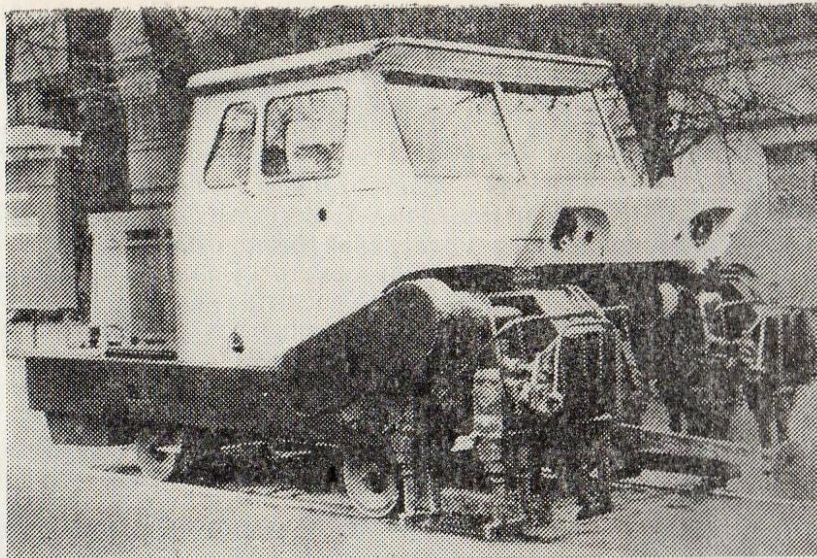
Утро в троллейбусном парке

десятилетиями вкладывался в это понятие, уже не существует. Есть техник-оператор с иными функциями и иной ответственностью, требующими более глубоких и разносторонних знаний.

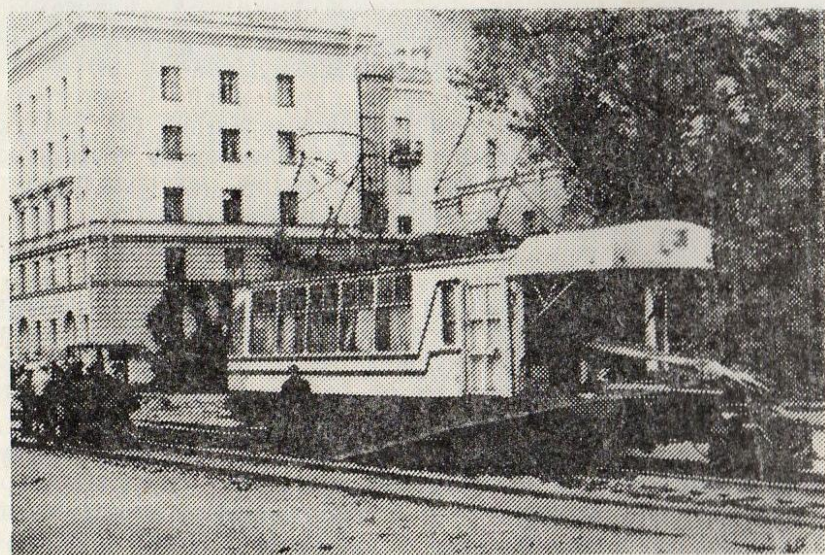
Новая техника пришла и в путевое хозяйство. Еще несколько десятилетий назад мощность механизмов, приходящихся на один километр рельсовой сети, измерялась 0,2 киловатта. Сейчас она возросла в двести раз: 40 киловатт. К услугам путейцев передвижные лаборатории и мастерские, путеизмерительные, рельсосварочные, шлифовальные вагоны, путеукладчики и шпалоподбивочные машины, повысившие производительность в десятки раз, а на многих операциях полностью заменившие ручной труд.

Это создало условия для налаживания профилактического надзора за состоянием стальных магистралей, для перехода от «латания» к системе ремонта. Это, наконец, наполнило традиционные профессии путейцев новым содержанием.

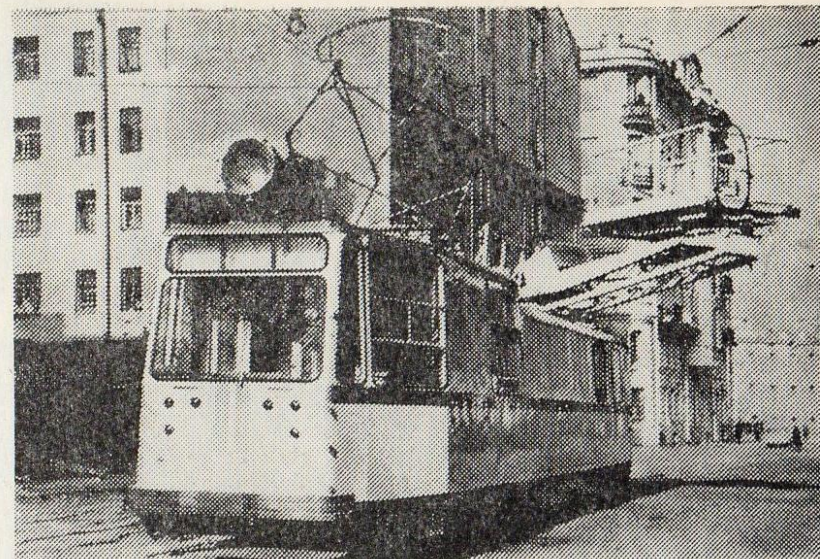
Но как бы сложна и совершенна ни была техника, ее творцами и хозяевами остаются люди — золотой фонд Трамвайно-троллейбусного управления. Как эстафета из одного поколения в другое переходит творческое отношение к делу,



Шпалоподбивочная машина



Рельсосварочный вагон



Вагон-вышка с поворотным балконом для ремонта контактной сети

заинтересованность, высокая сознательность. Наследниками славных революционных традиций, стахановцев первых пятилеток, мужественных защитников города стали транспортники послевоенных лет.

В начале 50-х годов по инициативе водителей парка им. Калинина П. И. Ефременкова, П. Т. Новикова и И. П. Иванова развернулось соревнование за социалистическую сохранность подвижного состава. Передовики решили не только умело управлять своими вагонами, но и самостоятельно устранять мелкие неисправности и тем самым повысить надежность техники, увеличить межремонтный пробег вагонов. Делом доказали они реальность своих обязательств, проехали на своих вагонах без ремонтов до полутора-двух лет, в три-четыре раза перекрыв действовавшие нормативы. Соревнование приняло широкий размах, его поддержали во многих городах, что позволило пересмотреть нормативы пробега вагонов. А это создало условия для перехода на прогрессивную организацию технического обслуживания вагонов и машин.

Повсеместную поддержку получили и предложения водителей А. П. Петрова и А. Д. Рожкова, взявших обязатель-



Комплекс для строительства и ремонта путей ВПРС-500 значительно повышает производительность труда и улучшает качество всех операций

ства обеспечить полную безопасность и высокую регулярность движения, мастеров-путейцев М. С. Воронина, П. С. Алешина, решивших выдавать на построенные и отремонтированные участки гарантийные паспорта.

Социальные сдвиги — в самом широком их диапазоне, — постоянное внедрение новой техники все больше и больше влияли на отношение людей к делу. Чем выше становился уровень жизни людей, техническая оснащенность их труда, — тем большую энергию проявляли они. Она раскрылась в массовом характере движения за коммунистическое отношение к труду.

Творческая инициатива транспортников, обогащенная новым опытом, проявилась еще больше, когда по примеру водителя С. М. Иванова, удостоенного ордена Ленина, в середине 60-х годов началось движение наставничества. Смысл его обязательства укладывался в короткую формулу: один плюс два — каждый передовик помогает освоить профес-

сию, овладеть мастерством двум новичкам. Предложение водителя получило широкий и повсеместный отклик. Дальнейшим развитием его стало создание на каждом маршруте групп общественных наставников.

Каждая пятилетка рождает героев труда. Родина по достоинству оценивает их труд — за послевоенные годы более шестисот ленинградских электротранспортников были награждены орденами и медалями Советского Союза. В 1957 году успехи коллектива управления были отмечены Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР, а спустя десять лет — памятным Красным знаменем Верховного Совета РСФСР, Совета Министров республики и ВЦСПС, оставленным на вечное хранение как символ трудовой доблести.

Параллельно с качественным ростом транспортных средств совершенствовались и методы обслуживания пассажиров. Ленинградцы стали пионерами бескондукторной работы транспорта.

Уже выросло не одно поколение, которое только по книгам знает, что были когда-то люди, в обязанности которых входило собирать плату за проезд и объявлять остановки. Труд их был монотонным, нервным и малопродуктивным, а профессия бесперспективной. Предложения о замене кондукторов автоматами высказывались многократно, но условия для этого созрели лишь к концу 50-х годов.

И вот 1 декабря 1958 года из парка имени Скороходова на восьмой маршрут вышли два первых вагона без кондукторов. К началу эксперимента готовились очень тщательно. В вагонах смонтировали радиотрансляцию, установили внутренние зеркала, сделали информационные надписи. Опытный слесарь Ю. М. Плясунов изготовил кассы — их установили в салонах вагонов.

Первые рейсы превзошли все ожидания. Через четыре дня на бескондукторное обслуживание перешел весь маршрут. Водители В. П. Кормушин, А. С. Размеров и другие, первыми освоившие новый метод работы, начали передавать накопленные навыки товарищам.

Новшество внедрялось постепенно, шаг за шагом. Спустя шесть лет парк им. Скороходова стал первым в мире транспортным предприятием, отказавшимся от кондукторов.

Вслед за трамвайщиками с июля 1961 года по-новому стали работать троллейбусники, потом автобусники. Ленинградский опыт переняли транспортники других городов. А

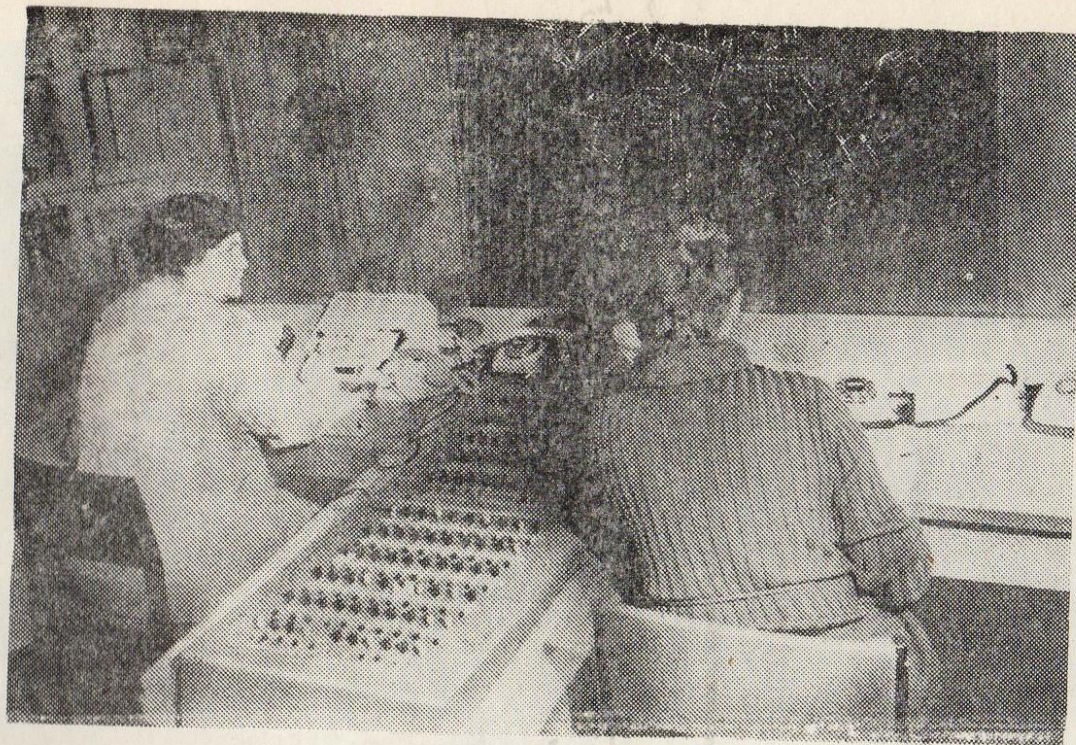


Заслуженный работник жилищно-коммунального хозяйства РСФСР водитель-наставник П. Е. Азаренков

26 февраля 1970 года из парка им. Блохина в последний рейс отправилась Лидия Ивановна Ратникова — последний кондуктор ленинградского трамвая. 62 года работали в городе на Неве трамваи с кондукторами, теперь эта профессия перестала существовать.

Новшество дало государству более 200 тысяч рублей экономии в год. Но дело не только в этом. С переходом на бескондукторный метод почти 4,5 тысячи человек поменяли свою профессию, получили более интересную, более сложную, а следовательно, и вышеоплачиваемую работу.

Только и бескондукторное обслуживание не вечно: установленные в салонах транспорта кассы доживают свой век. Интенсивно идет подготовка к переходу в двенадцатой пятилетке на бескассовое обслуживание. Введение с 1 декабря 1985 года единого тарифа на ленинградском транспорте —

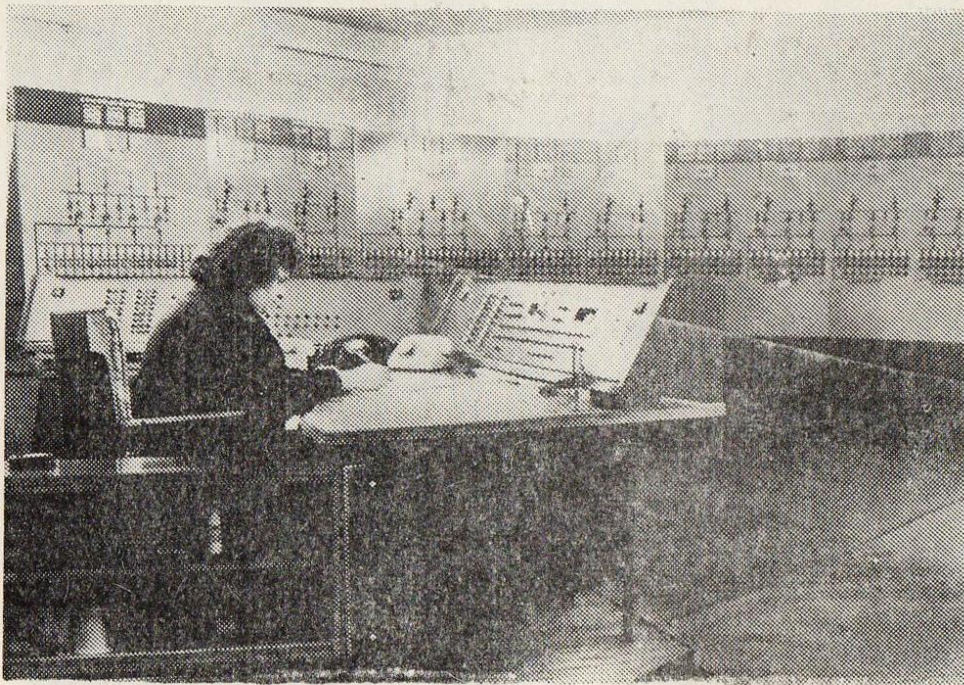


Центральная диспетчерская станция. Отсюда идет оперативное управление движением транспорта

шаг в этом направлении.

В транспортном конвейере больше, чем в любом другом производственном организме, все звенья оказывают влияние друг на друга, зависимы один от другого. И это обусловило широкое развитие в одиннадцатой пятилетке прогрессивных форм организации труда — комплексных и сквозных бригад, бригадного подряда с применением коэффициента трудового участия каждого. Такие коллективы созданы у ремонтников и на маршрутах, на заводе и у путейцев. Работа по-новому становится повседневной нормой.

Те глубокие преобразования, что произошли на ленинградском электротранспорте за последние годы, обогащение его технического арсенала, наконец, новые условия, в которых нужно работать, предъявляют повышенные требования к кадрам, к их теоретическим знаниям, практическим навы-



Всего один человек командует работой десятков энергетических агрегатов. На районном пункте управления подстанциями

кам, опыту. Это относится к каждому транспортнику сверху донизу. Сейчас все без исключения командиры производства высшего и старшего звена — обладатели инженерных дипломов или имеют среднее специальное образование. Среди остального инженерно-технического персонала более 80 процентов — выпускники вузов и техникумов.

Ежегодно в службы и на предприятия управления приходят десятки выпускников институтов Ленинграда и других городов. И не только инженеры — в штатах управления появились программисты, психологи, люди других специальностей, о которых еще несколько лет назад и не думали.

Основное пополнение среднего технического персонала приходит на электротранспорт из Электромеханического техникума управления, созданного в 1930 году. За годы сво-



Заслуженный работник жилищно-коммунального хозяйства РСФСР
водитель-наставник З. М. Комиссарова

его существования он подготовил более семи тысяч специалистов, многие из которых заняли впоследствии ведущее положение в различных отраслях промышленности и транспорта. Примечательно, что из трехсот пятидесяти выпускников техникума ежегодно каждый третий получает диплом без отрыва от производства.

Заметные перемены претерпел образовательный уровень и рядовых транспортников. Среди водителей, ремонтников, рабочих других ведущих профессий становится все больше людей, имеющих среднее образование. Многие годы подготовка водителей велась только Учебным комбинатом управления. За последние два десятилетия его закончили около 15 тысяч юношей и девушек. А теперь водители и рабочие других массовых специальностей приходят на предприятия

Ленинградцы—победители Всесоюзных конкурсов профессионального мастерства молодых водителей городского электротранспорта:
А. Ананьев, А. Иванов, А. Розанов,
А. Дворецкий



и из базовых профессионально-технических училищ № 112 и 70.

В учебном комплексе электротранспортников важное место принадлежит массовым формам повышения своего профессионального уровня. За годы одиннадцатой пятилетки около 20 тысяч работников приобрели новую квалификацию или повысили ее на различных курсах и в школах. Ежегодно на предприятиях действует 110 школ коммунистического труда и передового опыта, в которых занимается более 2,5 тысячи транспортников, прежде всего молодежи.

Стремление трамвайщиков и троллейбусников к расширению своего технического и общего кругозора проявилось и в той популярности, какой пользуются научно-техническая и

художественная библиотеки. Обе они обладают уникальным собранием литературы и периодики по самым разнообразным отраслям знаний. Их общий книжный фонд составляет 315 тысяч экземпляров. Библиотека профкома имеет 103 филиала и передвижных пункта практически на всех предприятиях управления, в общежитиях. Ее фондами пользуются 27 тысяч читателей. Большая работа, проводимая библиотекой по пропаганде книги, по воспитанию молодежи, отмечена многими дипломами и грамотами.

Культурно-бытовой комплекс ленинградского электротранспорта широк и многообразен.



Здесь готовятся кадры будущих электротранспортников: в Учебном комбинате на тренажере

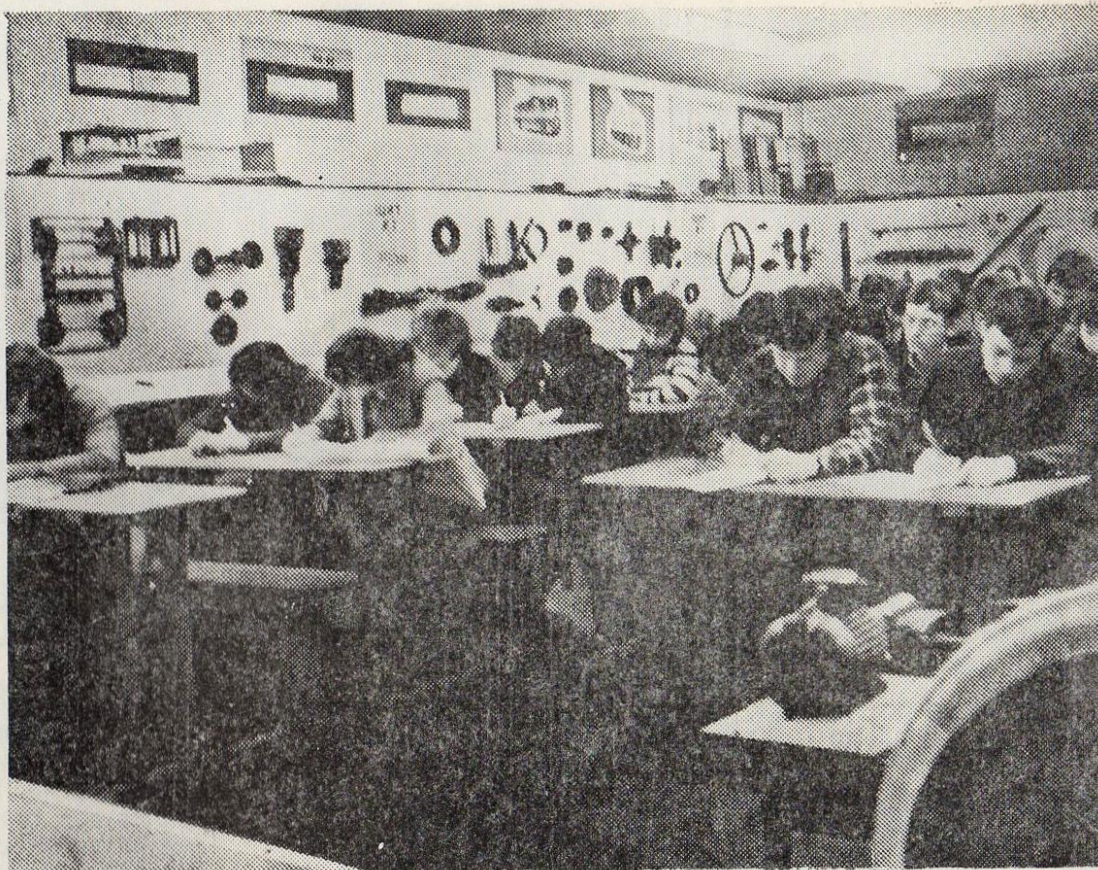
На страже здоровья людей стоит медико-санитарная часть, отметившая недавно свое 50-летие. В ее центральной поликлинике и здравпунктах предприятий трудятся опытные специалисты — кандидаты медицинских наук, врачи высшей квалификации. Им помогают опытные фельдшера и медсестры. Кабинеты оснащены современным диагностическим и лечебным оборудованием. Каждый транспортник здесь не только лечится, но и регулярно проходит профилактическое обследование. У медсанчасти самые тесные связи с ведущими ленинградскими медицинскими учреждениями.

Все водители, а их работа наиболее напряженна, ежедневно проходят медицинский контроль. Такая проверка их

самочувствия не раз позволяла выявить заболевание на самой ранней его стадии, назначить эффективное лечение.

Забота о здоровье людей, об их настроении проявилась и в создании в четвертом троллейбусном парке комнаты психологической разгрузки. Побывав здесь, человек сбрасывает с себя утомленность, восстанавливает свои силы, чувствует бодрость, прилив сил. У него создается благоприятный эмоциональный фон, повышается настроение. Пока это только опыт, но в 12-й пятилетке подобные кабинеты появятся и на других предприятиях.

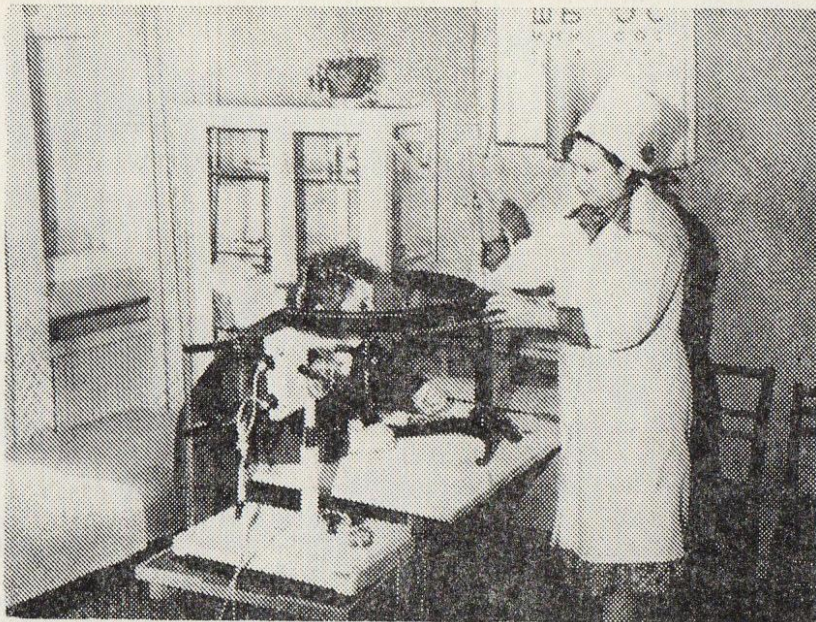
Большой популярностью пользуются у транспортников профилактории, в которых ежегодно сотни людей отдыхают



и поправляют свое здоровье. Путевку сюда, чаще всего льготную или бесплатную, можно получить практически в каждом профсоюзном комитете.

Все больше в быт транспортников входят физкультура и спорт. Десятки коллективов ежегодно участвуют в традиционной комплексной спартакиаде управления. Сборные команды успешно выступают в розыгрышах первенства городского совета «Спартак» по различным дисциплинам. А волейболистки Ленинградского ТТУ оспаривают первенство СССР в высшей лиге. Многократно и успешно выступают они и на международной арене.

Заслуженной популярностью пользуются детские сады управления, в которых воспитываются более тысячи малышей. На их содержание ежегодно расходуется полмиллиона рублей. Наиболее известен детский сад-ясли парка им. Володарского, участник Выставки достижений народного хозяйства СССР. О нем написаны многочисленные статьи, сняты кинофильмы, сюда приезжают делегации из других городов и стран. Еще бы: на различных международных конкурсах детского рисунка воспитанники этого сада получили более пятисот медалей. Впрочем, никто не ставит себе целью воспитать из этих малышей художников — здесь растут духовно богатых, разносторонне развитых ребят, понимающих и любящих прекрасное.



Так на практике воплощаются планы социального развития коллектива, что создает условия для активизации человеческого фактора.

Опыт, накопленный партийными организациями и всем коллективом ленинградских электротранспортников в борьбе за выполнение решений XXVII съезда КПСС, заданий двенадцатой пятилетки, — надежная основа успешного продвижения вперед по намеченному партией курсу ускорения экономического и социального развития.

Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года, утвержденными XXVII съездом партии, определено генеральное направление развития пассажирского транспорта: «Улучшать обслуживание населения всеми видами транспорта. Полнее учитывать требования к комфортности перевозок, повысить культуру обслуживания. Увеличить в 1990 году пассажирооборот транспорта общего пользования на 12—14 процентов».



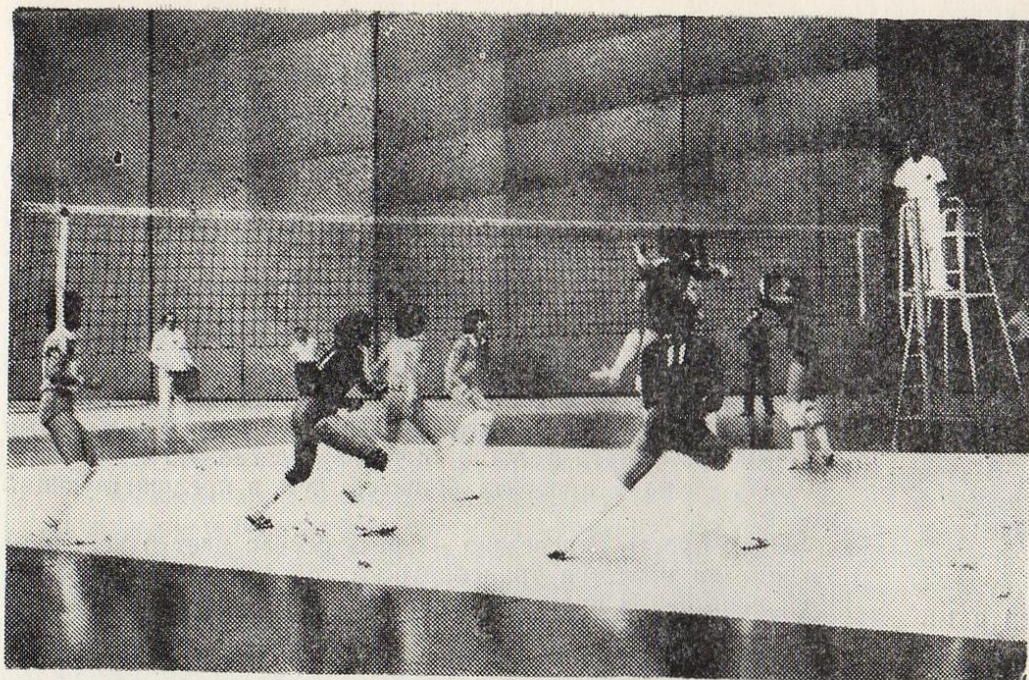
Родители могут не волноваться —
в детском саду малышам так интересно!

На страже здоровья транспортников —
опытные медики, вооруженные современной
диагностической и лечебной аппаратурой

Закономерно, что «Комплексная программа развития производства товаров народного потребления и сферы услуг на 1986—2000 годы», являющаяся частью экономической стратегии партии, предусматривает: «...Расширить сеть линий маршрутов городского транспорта. Обеспечить первоочередное развитие электрического транспорта, шире внедрять скоростной трамвай... Повысить эксплуатационные скорости всех видов транспорта, сократить интервалы движения в часы «пик». Намечается и дальнейшее развитие ремонтно-эксплуатационной базы городского пассажирского транспорта.

Эти программные установки партии нашли конкретное воплощение в планах двенадцатой пятилетки, в территориально-отраслевой программе «Интенсификация-90».

Около ста миллионов рублей государственных капитальных вложений выделено в предстоящем пятилетии на развитие ленинградского электротранспорта — на 13 миллионов больше, чем в 11-й пятилетке. Кроме того, свыше 70 миллионов рублей будет израсходовано на капитальный ремонт основных производственных фондов.



Девушки из команды ТТУ, входящие в элиту отечественного волейбола, успешно выступают и в международных соревнованиях. На сей раз их соперницы — волейболистки Японии

Значительные перемены произойдут в производственно-технической базе трамвая и троллейбуса. Уже началась коренная реконструкция завода по ремонту городского электротранспорта. Объем работ только первой очереди ее, рассчитанный на пятилетку, превышает 15 миллионов рублей. По существу предприятие будет полностью обновлено, поднимется до уровня современных требований научно-техниче-



В библиотеке управления всегда можно выбрать интересную книгу

ского прогресса. Возрастут не только ремонтные возможности завода: изготовление им различных узлов и оборудования для подвижного состава. Предприятие сможет ежегодно выпускать свыше 200 шестiosных трамвайных вагонов новейших моделей. Внедрение самой современной технологии сделает работу в его цехах более квалифицированной, интересной и увлекательной.

В середине пятилетки намечено начать в нежилой зоне Ржевки-Пороховых строительство 11-го трамвайного парка, рассчитанного на техническое обслуживание и эксплуатацию трехсот вагонов. Это позволит улучшить организацию перевозок в северной части города и значительно разгрузит действующие парки, что создаст в них условия для более тщательного ухода за вагонами. В дальнейшем в этом же районе предполагается создать современную производственную базу для грузовых и специальных вагонов. Здесь же будет и грузовая трамвайная станция.

Естественно, что основное внимание сосредоточивается на улучшении качества обслуживания населения. Намечено проложить за пятилетку 40 километров трамвайных и 40 километров троллейбусных линий. Они появятся в Рыбацком, где разворачивается жилищное строительство, в районе Ржевки-Пороховых, на Юго-Западе и в других кварталах. В 1990 году рельсовая сеть трамвая достигнет 670 километров, а контактные линии троллейбуса — 630 километров. На карте города появятся новые маршруты электротранспорта, а в действующие будут внесены коррективы, соответствующие новым потребностям горожан, возникающим в связи с миграцией населения.

Намечено в предстоящем пятилетии приобрести 800 трамвайных вагонов и 800 троллейбусов. Большинство их направляется на замену старого подвижного состава, отслужившего свой срок. Такое обновление парка положительно скажется на его эксплуатационных возможностях, повысится надежность работы транспорта на линии, сократятся выбытия из движения, а значит, и интервалы. В то же время продолжительность работы трамвайных вагонов и машин на линии возрастет — она достигнет 14 часов в день.

В Ленинграде широко применяются трамвайные поезда двух- и трехвагонного состава. В общем выпуске вагонов на линию они превышают 60 процентов, а в районах массового жилищного строительства — более 85 процентов. Внедрены и троллейбусные поезда, оправдавшие себя на практике. Эта тенденция найдет свое продолжение. Уже в 1987 году количество троллейбусных поездов будет увеличено вдвое — до ста.

Так в конкретных делах воплощается курс партии на всемерную интенсификацию производства, более эффективное

использование производственного потенциала во всех отраслях народного хозяйства.

А чтобы питать энергией всю эту массу транспорта, планируется построить 10 тяговых подстанций. Они обеспечат электроэнергией новые трассы и облегчат положение на ряде старых участков, где из-за перегрузки действующих подстанций усиление движения пока невозможно.

В двенадцатой пятилетке продолжится интенсивное развитие линий метрополитена, автобуса. Тем не менее, трамвай и троллейбус, как показывают расчеты, не только сохранят свои позиции в городе, но и будут наращивать объем перевозок. В 1990 году трамваем должно быть перевезено 905 миллионов человек — на 15 миллионов больше, чем в 1985 году, а троллейбусом — 510 миллионов человек — рост на 31 миллион. Всего же за пятилетие этими двумя видами транспорта должно быть перевезено 7,9 миллиарда человек — на 4 процента больше, чем в предшествующий период.

И не просто перевезено — речь сейчас идет о коренном улучшении качества транспортного обслуживания населения, повышении культуры в самом широком смысле. На это в конечном итоге направлена и часть программы «Интенсификация-90», касающаяся трамвая и троллейбуса.

Уже осуществляется широкая модернизация подвижного состава как пассажирского, так и специального. Совместно со специалистами Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, с которыми управление давно тесно связано, разработан комплекс мер по повышению надежности работы вагонов на линии, долговечности оборудования, улучшению комфортности. Новые совместные разработки уже внедряются в практику.

Одно из перспективных направлений развития подвижного состава — внедрение тиристорно-импульсной системы управления вагонами и машинами. Подобная система, кроме повышения надежности оборудования, улучшения условий поездки, дает и громадную экономию электроэнергии — до 10—15 процентов. Один вагон парка им. Скороходова оборудован подобной установкой, опытная эксплуатация его дала хорошие результаты. Теперь совместно с московским заводом «Динамо» и Электротехническим институтом предстоит проанализировать итоги эксперимента, внести усовершенствования, подсказанные наукой, и начать более широкое применение системы.

Новая технология будет внедрена во многие сферы транспорта. Предстоит перевести на поточный метод текущий ремонт трамвайных вагонов, что позволит увеличить объем и улучшить качество.

Целый комплекс новых машин и механизмов должен быть применен в путевом хозяйстве. В предшествующие годы капитальный ремонт стальных магистралей был переведен на индустриальный, магистральный метод. Это положительно сказалось на результатах, позволило сократить сроки работ. Теперь надо идти дальше, тем более, что в двенадцатой пятилетке предстоит капитально отремонтировать и реконструировать не менее 200 километров путей. И тут без новой техники, а промышленность создала немало высокопроизводительных образцов ее, не обойтись.

Важное направление интенсификации транспорта — внедрение компьютеров, автоматизированной системы управления. Первые шаги уже сделаны. Совместно с НТПО «Лен-системотехника» управление внедряет ряд задач, которые решаются на больших ЭВМ вычислительного центра коллективного пользования и на собственной ЭВМ «Искра-226», первой из большого количества компьютеров, что в ближайшие годы придут в службы и на предприятия управления. Они станут контролировать и анализировать движение электрического транспорта на всей его громадной и сложной сети, планировать ремонт вагонов и машин в парках и на заводе и следить за соблюдением графика, управлять материально-техническим снабжением, выполнять множество других функций.

Обширна и многогранна программа интенсификации транспорта. Выполнить ее — значит поднять работу трамвайно-троллейбусного хозяйства, все обслуживание населения на качественно новый уровень, отвечающий современным требованиям. Постоянное внимание, которое уделяют работе управления Ленинградские областной и городской комитеты партии, исполком городского Совета народных депутатов, помощь, оказываемая ими, создают важнейшие предпосылки к тому, чтобы все намеченное было претворено в жизнь.

Реальная основа наших планов — люди, золотой фонд предприятий, человеческий фактор. Боевитость партийных организаций, активность трудовых коллективов. В последние годы на ленинградский электротранспорт пришли десятки специалистов, обладающих глубокими теоретическими знаниями и опытом практической работы. В то же время предприятия пополнились сотнями молодых тружеников, как выпускников институтов и техникумов, так и рабочих. Сплав опыта и мудрости ветеранов с энергией и инициативой молодежи дает хорошие результаты.

Все активнее заявляют о себе рационализаторы производства. Сейчас их число превышает 600 человек. За годы одиннадцатой пятилетки внедрено 3.083 их новшества, давших государству более 1,6 миллиона рублей годовой экономии. Они, новаторы производства, уже вплотную заняты решением проблем технического прогресса на новом этапе.

Во всеуслышание заявило о себе и новое поколение водителей — самой главной и ответственной профессии на транспорте. Уже стало традицией, что на Всероссийских конкурсах профессионального мастерства молодых водителей трамвая и троллейбуса ленинградцы неизменно побеждают. Такие водители, как А. Иванов, А. Ананьев, А. Розанов, А. Дворецкий, В. Свиридов, Л. Васильева и их товарищи показали не только высокий профессионализм, зрелое мастерство вождения, прекрасные знания и владение техникой, но и подлинно ленинградский стиль обслуживания. А ведь, чтобы достичь вершины, каждому из них пришлось подниматься по ступеням многих испытаний — в парках, в городе, наконец, выдержать конкуренцию лучших водителей, съехавшихся со всей республики. И на каждом этапе у них были десятки достойных соперников. Таких мастеров становится все больше и больше во всех звеньях транспорта.

Двенадцатая пятилетка отсчитывает свои недели, месяцы. И то, что вчера еще было планом, сегодня становится явью. Вместе со всем трудовым Ленинградом из прошлого в будущее идет коллектив наземного электрического транспорта.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ

проспект

Составитель Я. Г. Годес

Редактор Л. И. Николаева

Художественный редактор С. Г. Метелица

Технический редактор С. Б. Тюрина

Корректор С. В. Ярошевич

Сдано в набор 03.02.87. Подписано в печать 04.12.86. М-25329.
Формат 84×60/8. Бумага иллюстрационная. Гарнитура литературная.
Печать высокая. Усл. печ. л. 4,2. Усл. кр.-отт. 4,2. Уч.-изд. л. 3,6.
Тираж 5.000. Заказ 711. Цена 20 коп. Заказное. Изд. № 17.
РИО Упрполиграфиздата, 173001, г. Новгород, ул. Советская, д 5/68.
Областная типография, 173002, г. Новгород, пр. К. Маркса, 4.
